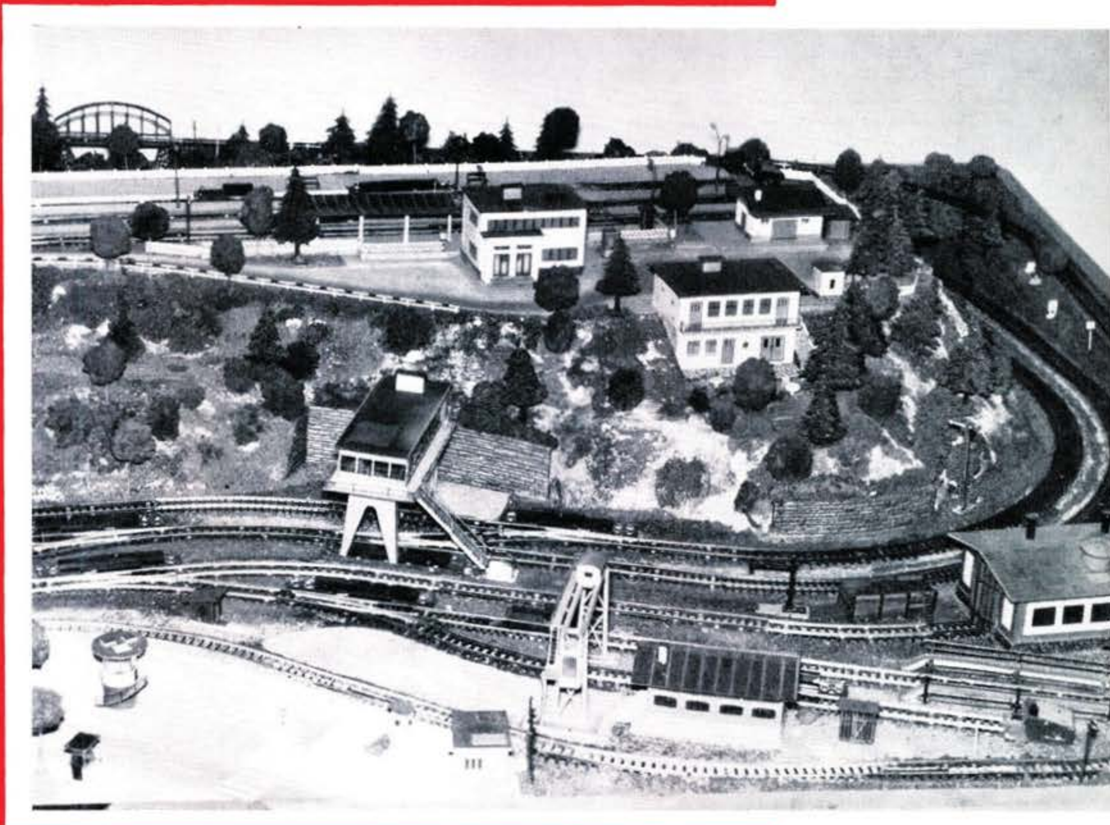
JAHRGANG 18
DEZEMBER 1969

12

32 542

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN
VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS 1,– M



DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes



12 DEZEMBER 1969 · BERLIN · 18. JAHRGANG

INHALT

Seite

Titelbild

Ausschnitt der TT-Heimanlage des Modellbahnfreundes Imre Varga aus Tenta György. Größe der Anlage 3,0 m × 1,25 m. Sie wurde anläßlich des XVI. Internationalen Modellbahnwettbewerbs in Budapest ausgestellt.

Foto: Manfred Gerlach, Berlin

Rücktitelbild

Große TT-Anlage der Arbeitsgemeinschaft Liberec vom Zentralen Modellbahn-Klub der ČSSR. Auch diese Anlage ist im Rahmen des XVI. Internationalen Modellbahnwettbewerbs gezeigt worden.

Foto: Manfred Gerlach, Berlin

In Vorbereitung

Die Entwicklung der Stellwerke bei der DR

Herstellung von Oberwagenscheiben mit Halter

Forschungs- und Versuchsanstalt Wien-Arsenal



Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband; Generalsekretariat: 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 41; Redaktion: „Der Modelleisenbahner"; Verantwortlicher Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redaktionssekretärin: Sylvia Lasrich; Redaktionsanschrift: 108 Berlin, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 03 61; grafische Gestaltung: Gisela Dzykowski.

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter: Herbert Linz; Chefredakteur des Verlages: Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze. Erscheint monatlich. Vierteljährlich 3,– M. **Alleinige Anzeigenannahme:** DEWAG-Werbung, 102 Berlin, Rosenthaler Straße 28–31, und alle DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 6. Druck: (204) VEB Druckkombinat Berlin, Lizenz-Nr. 1151. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

Bestellungen nehmen entgegen: DDR: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag – soweit Liefermöglichkeit. Bestellungen in der deutschen Bundesrepublik sowie Westberlin nehmen die Firma Helios, 1 Berlin 52, Eichborndamm 141–167, der örtliche Buchhandel und der Verlag entgegen. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. ČSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wilcza 46 Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Budapest 62. VR Korea: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermarrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nennen der Deutsche Buch-Export und -Import GmbH, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

Zum dritten Male am Donaustrand

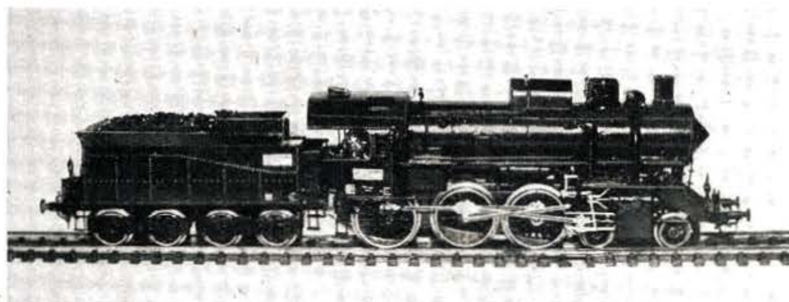
Eine Nachlese zum XVI. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb 1969 in Budapest

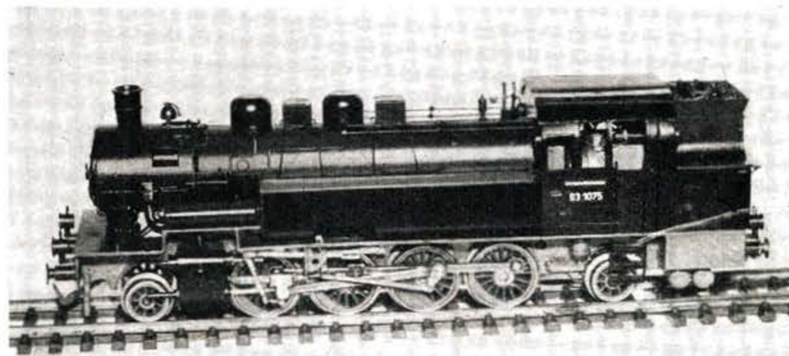
Wie schnell doch ein Jahr und somit die Zeit vergeht, das merkt man auch deutlich am jährlich stattfindenden Modellbahn-Wettbewerb. Noch haben wir alle den XV. Internationalen Wettbewerb von Dresden in bester Erinnerung, und da liegt auch schon wieder der XVI. hinter uns. Er führte uns in diesem Jahre zum dritten Male – die Wettbewerbe von 1964 und 1966 wurden bekanntlich auch in Budapest veranstaltet – an den herrlichen Donaustrand. Guter Laune und erwartungsvoll entstiegen bei schönstem Sonnenschein wir – die Mitglieder unseres Verbandes als Delegierte für die Jury und die Eröffnung – dem „Metropol"-Expreß. Am selben Tage traf dann auch noch die ČSSR-Delegation ein, so daß am 4./5. September die Jury ihre Tätigkeit aufnehmen konnte.

Nach der Mammutarbeit, welche die Jury im Vorjahr angesichts der ungeheuren Anzahl der Modelle leisten mußte, zu urteilen, hatten wir alle uns auf eine mindestens ebensolche Anstrengung eingestellt. Um es vorwegzunehmen, da wurden wir doch enttäuscht, es waren in diesem Jahre insgesamt nur 95 Modelle zu bewerten: 37 aus der ČSSR, 6 aus der Ungarischen VR und 52 aus der DDR. Dazu ist zu bemerken, daß die ungarischen Freunde mit unserem und mit dem tschechoslowakischen Verband die Anzahl der Modelle vorher vereinbart hatten, so daß weder aus der DDR noch aus der ČSSR mehr Modelle erwartet werden konnten. Unter diesem Gesichtspunkt gesehen, erscheint uns die geringe Anzahl von sechs Modellen des Veran-


1


2


3



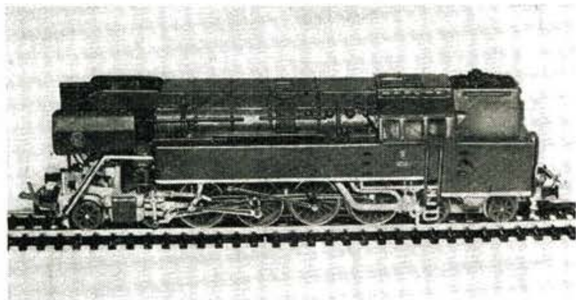
4

Bild 1 Der begehrte 1. Preis in der Kategorie A 1/H0 ging an Theo Graf für dieses hervorragende Old-timer-Modell einer österreichischen Dampflokomotive

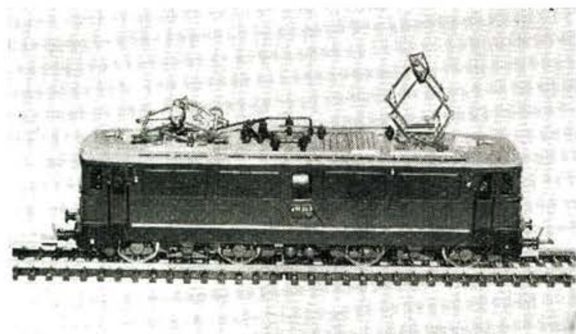
Bild 2 Günter Bucher fertigte diese 01 an und holte sich in derselben Gruppe den 2. Preis

Bild 3 Es gab zwei 3. Preise in der Kategorie A 1/H0, einen davon sicherte sich Miroslav Višek aus der ČSSR mit dieser 2'C-Lok der ČSD-Reihe 375

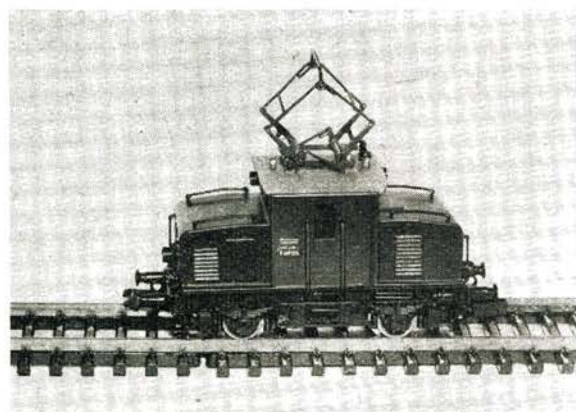
Bild 4 Der andere 3. Preis in A 1/H0 fiel an Klaus Kellner für seine BR 93



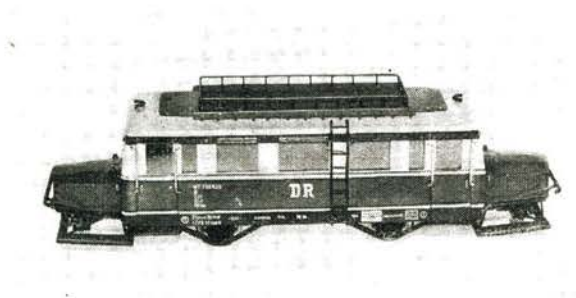
5



6



7



8

Bild 5 Jaromir Vaček aus der ČSSR nahm sich für sein TT-Eigenbaumodell die BR 477 der ČSD zum Vorbild und holte sich damit einen 1. Preis in der Gruppe A 1/TT

Bild 6 Der 2. Preis in dieser Gruppe ging an Gerd Günther für diese feine E 11

Bild 7 In der Gruppe A 1/N gab es nur einen 1. Preis. Klaus Grosche stellte eine E 69 her und errang damit diesen Preis.

Bild 8 Hans Weber stellte mit diesem VT 133 – Bauart Wismar – in A 1/H0e einen weiteren 1. Preis für uns sicher

stalterlandes als eine „Mini"-Beteiligung. So konnte dieser XVI. Internationale Modellbahn-Wettbewerb 1969 nicht ganz mit der Größe und mit dem Glanz der beiden vorausgegangenen Budapester Veranstaltungen konkurrieren. Dafür gibt es eine simple Erklärung: Nicht etwa ist die Initiative der Modelleisenbahner kleiner, ist das Interesse am Wettbewerb geringer geworden, sondern vielmehr ist folgender Fakt dafür ursächlich: Die ungarischen Freunde hatten es gut gemeint und den Termin mit einem weltweiten Kongreß der Verkehrs-Museen (ICOM) zusammengelegt. Eine gute Idee, doch die Ausrichtung eines solchen Kongresses kostet bekanntlich schon so viel Kraft für den Veranstalter, daß etwas anderes ins Hintertreffen gerät. Dennoch, alles in allem gesehen, hat auch dieser XVI. die Tradition der Internationalen Modellbahn-Wettbewerbe fortgesetzt; denn, wie man weiß, macht ja nicht die Quantität, sondern die Qualität das Rennen. Und die war gut!

Die Jury hatte folgende Zusammensetzung:

Herr Szentivanyi, Ungarische VR, Leiter

Herr Dipl.-Ing. Agoston Temesi, Ungarische VR

Herr Zoltan Frey, Ungarische VR

Herr Ing. Beřivoj Gryc, ČSSR

Herr Kamil Kutina, ČSSR

Herr Hansotto Voigt, DDR

Herr Ing.-Ök. Helmut Kohlberger, DDR.

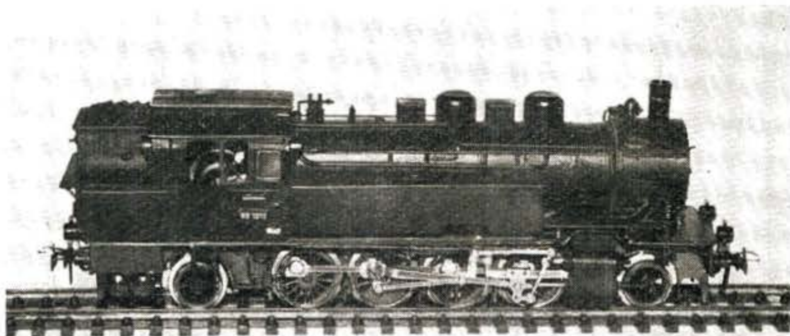
Erstaunlich ist es übrigens auch, daß 1969 wieder die Zahl der H0-Teilnehmer wesentlich stärker war als in den Vorjahren. In den Nenngrößen TT und gar N waren nur sehr wenige Modelle vorhanden.

Doch welche Preise konnten für hervorragende Arbeiten vergeben werden? Beginnen wir mit der Kategorie A 1/H0 = Triebfahrzeuge-Eigenbau: Hier ging der 1. Preis an Theo Graf aus Plauen. Er hatte ein bildhübsches und einwandfrei funktionierendes Modell einer österreichischen Old-timer-Lok eingesandt (Bild 1). Auch der 2. Preis fiel an die DDR, ihn holte sich Günter Bucher mit einer BR 01 (Bild 2). Bei der Vielzahl der Einsendungen in dieser Kategorie entschloß sich die Jury, zwei 3. Preise zu verleihen. Sie fielen Miroslav Višek aus der ČSSR für ein 2'C-Dampflokmodell der ČSD-Baureihe 375 (Bild 3) und an Klaus Kellner aus der DDR für eine BR 93 (Bild 4). Wenden wir uns nun der nächsten Gruppe in dieser Kategorie, A 1/TT, also Eigenbau-Triebfahrzeuge in TT, zu. Hier wurden jedoch nur zwei Preise ver-

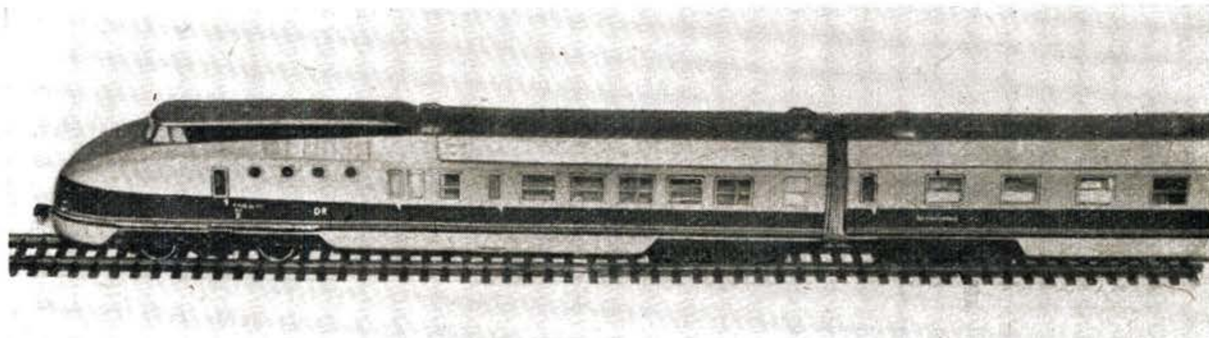
geben. Den 1. Preis bekam Jaromir Vaček (ČSSR) für ein filigran gearbeitetes Lokmodell der ČSD-Baureihe 477, einer 2'D2'-Tenderlok, welche auch, ihrer bunten Farbgebung halber, als „Papagei" bezeichnet wird (Bild 5). Gerd Günther sicherte in dieser Gruppe mit einem Modell unserer E 11 den 2. Preis für unsere Republik (Bild 6). Auch sie bestach durch gute Ausführung und nicht zu beanstandende Funktion.

In der Gruppe A 1/N innerhalb der Kategorie A 1 konnte nur ein 1. Preis verliehen werden. Klaus Grosche aus der DDR hatte eine E 69 in dieser kleinsten Nenngröße hergestellt und nach Budapest entsandt (Bild 7). Ein weiterer 1. Preis fiel an die DDR. Ihn stellte Hans Weber mit seinem VT 133 – Bauart Wismar – (Bild 8) souverän sicher. Dieses Modell gehörte zu der Gruppe A1/H0e also ein Schmalspurtriebwagen in Nenngröße H0. Dieses Modell muß man in der Hand gehabt haben, um alle Einzelheiten richtig beschreiben zu können, Worte und Fotos vermögen dies nur begrenzt. Nur so viel: Sogar richtig arbeitende Motoren-Ventilatoren wurden eingebaut!

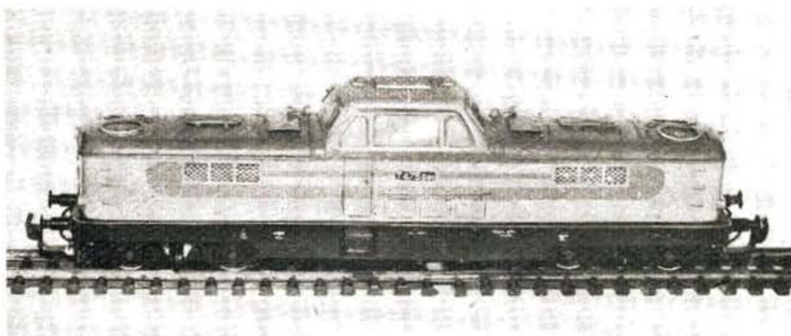
Nun folgt noch die Kategorie A 2, und zwar nur mit einer Gruppe H0, also Triebfahrzeug-Umbauten. Es mag eine Duplizität der Ereignisse sein, auf jeden Fall ergab sich die gleiche Preisverteilung wie in der Kategorie A 1/H0, nämlich ein 1., ein 2. und zwei 3. Preise, die auch analog an die DDR und ČSSR fielen. Hervorragend – man mußte schon zweimal hinschauen, um das Modell als Umbau zu erkennen – war die BR 93 von Olaf Herfen aus Dresden, ein sicherer 1. Preis (Bild 9). Nicht so einmütig war die Meinung über den 2. Preis in dieser Kategorie, ein Modell unseres SVT 18.16 von Heinrich Baum aus Dresden, doch die bessere Punktzahl entschied und gab damit diesem zweifelsohne schönen Modell den 2. Preis. Es wird im Bild 10 gezeigt. Wie schon erwähnt,



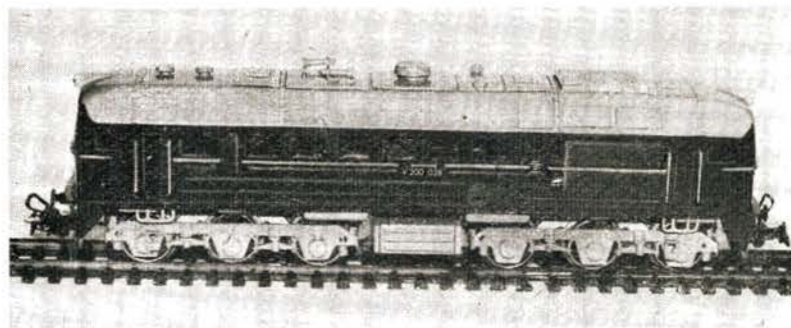
9



10



11



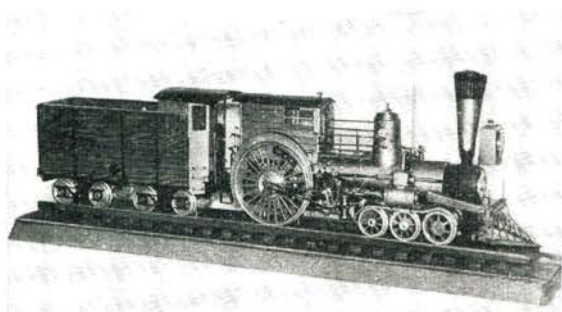
12

Bild 9 Ein äußerst geschickter Umbau von Olaf Herfen aus Dresden, eine BR 93, die einen 1. Preis in der Kategorie A 2/H0 einbrachte

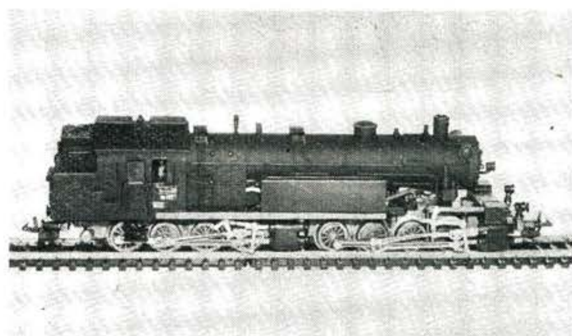
Bild 10 Auch der 2. Preis in A 2/H0 wurde nach Elbflorenz geholt: Heinrich Baum heißt der Schöpfer dieses SVT 18.16

Bild 11 Miroslav Višek aus der CSSR sicherte sich auch in dieser Kategorie mit der Diesellok T 475 der CSD in H0 einen 3. Preis.

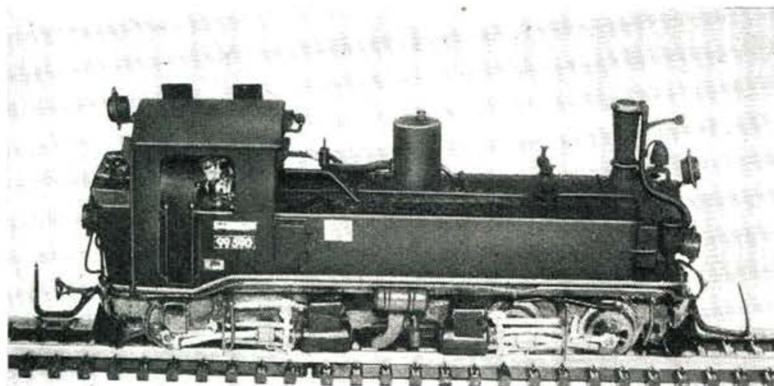
Bild 12 Es gab eine ganze Reihe von Modellen der BR V 200 (DR) bei diesem XVI. Wettbewerb. Eins aber davon war nur siegreich: Hans-Dieter Eichhorn bekam für dieses H0-Umbau-Modell den anderen 3. Preis.



13



14

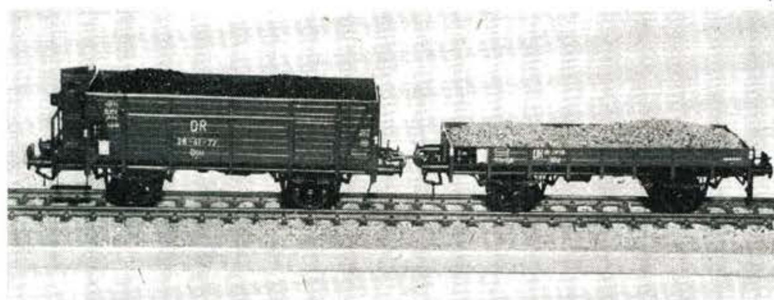


15

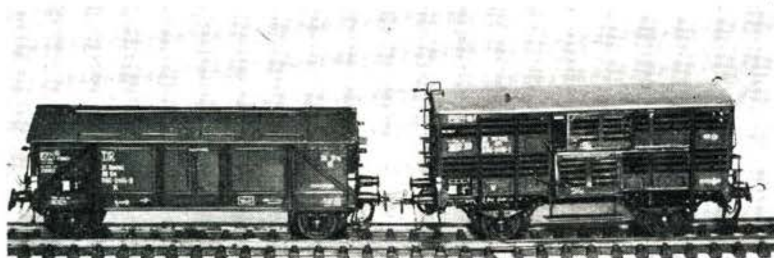
Zum dritten Male am Donaustrand

Eine Nachlese zum

XVI. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb 1969 in Budapest



16



17

waren zwei 3. Preise der verdiente Lohn für zwei weitere Teilnehmer. Der eine 3. Preis ging in die ČSSR, und zwar wiederum an Miroslav Višek für seine T 475 der ČSD (Bild 11), während der andere 3. Preis Hans-Dieter Eichhorn aus der DDR zuerkannt wurde. Er hatte eine V 200 der DR angefertigt (Bild 12). Übrigens war die Baureihe V 200 der DR die bei diesem Wettbewerb am meisten vertretene!

Für Triebfahrzeuge gab es aber auch noch einen Sonderpreis bzw. mehrere Anerkennungspreise. So bekam F. Hanus aus der ČSSR einen Sonderpreis für seine hervorragende Arbeit „Crampton-Lok“ (Bild 13), ein historisches Modell in der Nenngröße I. Man konnte es einfach nicht mit einem anderen Modell vergleichen, daher zu Recht diese Lösung.

Anerkennungspreise wurden an die Teilnehmer vergeben, welche in ihrer jeweiligen Kategorie als alleinige Vertreter erschienen, aber Modelle aufwiesen, deren Güte und erreichte Punktzahl einen Preis rechtfertigten. So erhielt Manfred Reichel aus der DDR für seine TT-Umbau-Lok der BR 96 (Bild 14) einen Anerkennungspreis. Ebenso erging es auch Horst Winkelmann aus der DDR mit seiner BR 99 in H0e (Bild 15) sowie Gera Bekel aus der Ungarischen VR mit einem Modell im Maßstab 1 : 20 von der Dampflok-Baureihe 22 der MÁV.

So viel über die Kategorie A und damit über die Triebfahrzeuge. Wenden wir uns nun der Kategorie B, also den übrigen Schienenfahrzeugen, zu.

In dieser Kategorie war gegenüber den Vorjahren ein deutlicher Abfall zu bemerken, das betrifft das Niveau selbst sowie auch die Anzahl der Modelle. Deshalb konnten auch nur zwei 2. und ein 3. Preis verliehen werden. Joachim Schnitzer (DDR) sicherte sich dabei einen der beiden 2. Preise mit den beiden im Bild 16 gezeigten H0-Güterwagen, während der zweite 2. Preis an Vaclav Matoušek aus der ČSSR fiel. Er hatte einen vierachsigen offenen Güter-

Bild 13 Einen Sonderpreis vergab die Jury an F. Hanuš aus der ČSSR für dieses historische Crampton-Lokmodell in der Nenngröße I

Bild 14 Eine BR 96 als TT-Umbau erhielt einen Anerkennungspreis, der Erbauer heißt Manfred Reichel

Bild 15 Einen weiteren Anerkennungspreis bekam Horst Winkelmann für seine BR 99 in H0e

Bild 16 Joachim Schnitzer, stets mit von der Partie, sicherte sich dieses Mal in der Kategorie B 1/H0 mit diesen beiden Güterwagen-Modellen einen 2. Preis

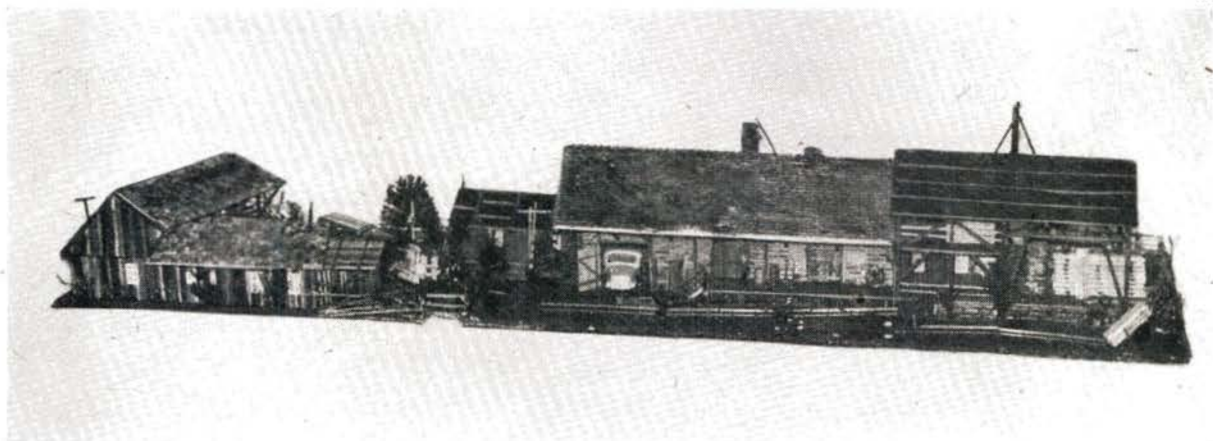
Bild 17 Pappe ist das Grundmaterial, welches Horst Tschepke zum Wagenbau verwendet. Für seine Modelle bekam er in B 1/H0 einen 3. Preis.

Bild 18 Eine Güterabfertigung in H0, mit vielen Details gestaltet von Peter Scheffler, bedeutete den 1. Preis in der Kategorie C

Bild 19 Jiři Podhora nahm sich ein heimatliches Stellwerk des Bahnhofs Praha-Střed zum Vorbild für sein H0-Modell, womit er den 2. Preis errang

Bild 20 Das Modell des Empfangsgebäudes „Neuendorf" in H0 schließlich war gut für den 3. Preis in dieser Kategorie, ihn bekam Heinz Drexler

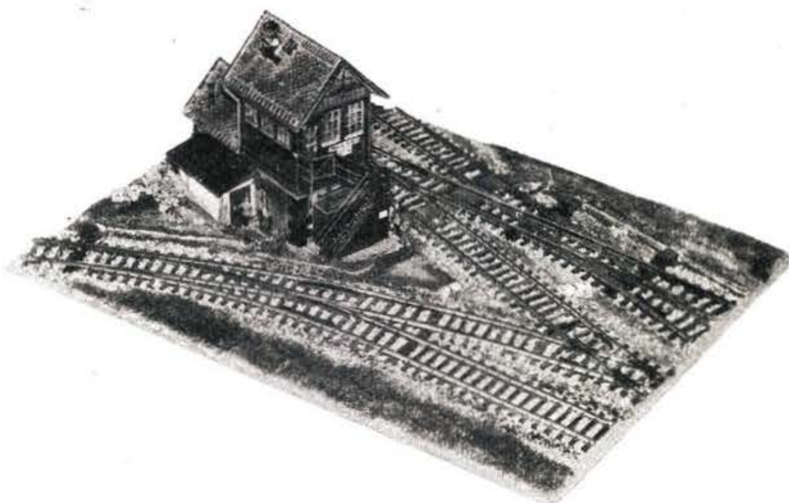
18



wagen gebaut. Gleich einen kompletten Zug — acht Güterwagen verschiedener Gattungen — hatte Wolfgang Tschepke aus der DDR nach Budapest geschickt. Die Modelle waren in Pappbauweise hergestellt und recht ordentlich gearbeitet, der 3. Preis war dafür der Lohn (Bild 17).

Die Kategorie C — Eisenbahn-Hoch- und Kunstbauten — war in diesem Jahre zum ersten Male schwächer vertreten, weil die Organisatoren von vornherein strikt nach den Wettbewerbsbedingungen handelten und alle Modelle ausschlossen, welche nicht direkt zur Eisenbahn gehören. Bekanntlich gab es in den Vorjahren gerade in dieser Kategorie stets eine Unmenge von ohne Zweifel schönen Modellen, die aber doch mehr oder weniger überhaupt keinen Bezug zur Eisenbahn hatten, wie z. B. Wasserspiele, einen Friedhof, Rathäuser usw. Selbstverständlich kann man schließlich alles auf einer Modellbahnanlage unterbringen, bei einem derartigen Wettbewerb aber kann man sich nur mit Gebäuden und Bauwerken befassen, die eindeutig eisenbahntypisch sind. So bedeutet die Reduzierung in dieser Kategorie kein Negativum.

Also in der Kategorie C wurden folgende Preisträger ermittelt: Den

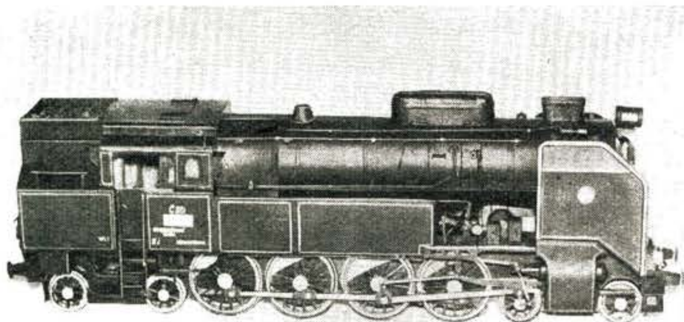


19

20



21



22

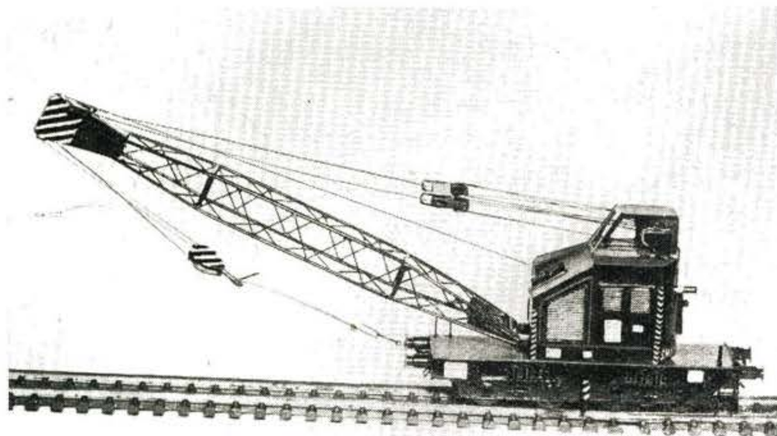


Bild 21 Ein Meister seines Metiers ist G. Jakl: Er bastelte Serien von Pappmodellen in so hervorragender Weise, daß man sie mit Metall-Lokomotiven verwechseln konnte. Das war der zweite Sonderpreis für die ČSSR.

Bild 22 Einen Anerkennungspreis bekam Klaus-Dieter Schenk für diesen H0-EDK 80

Bild 23 Der Junior Aleš Vanašek aus der ČSSR baute diesen TT-Gepäckwagen und fand damit Anerkennung

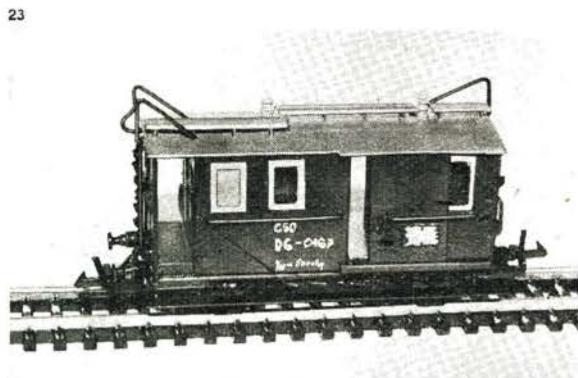
Bild 24 Geza Somogyi aus der Ungarischen VR bekam für drei Wagen-Modelle in der Nenngröße 0 einen Anerkennungspreis, einen Dienstwagen davon zeigen wir hier

1. Preis bekam Peter Scheffler aus der DDR für eine sehr liebevoll gestaltete Güterabfertigung in H0 (Bild 18). Jiři Podhora, ČSSR, heißt der Träger des 2. Preises. Er nahm sich ein Stellwerk im Bahnhofsgelände des Bahnhofs Praha-střed (Prag-Mitte) zum Vorbild für sein H0-Modell (Bild 19). Und der drittte Preis schließlich wurde wiederum in unsere Republik geholt durch Heinz Drexler mit einem Empfangsgebäude in H0 (Bild 20).

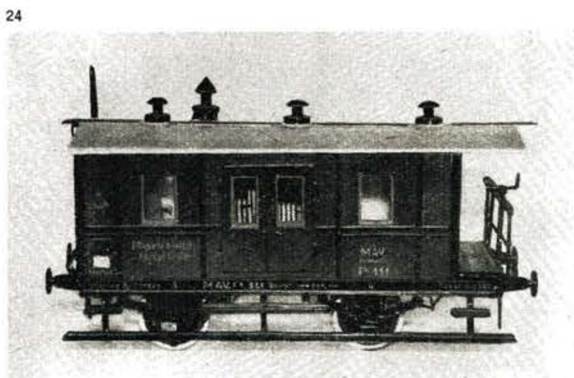
Erwähnen wir letztlich noch die restlichen vergebenen Preise. Da ist zunächst noch ein zweiter Sonderpreis – über den ersten hatten wir schon berichtet –, den G. Jakl aus der ČSSR erhielt. Natürlich sind beide Sonderpreise ihrem Wert nach gleichwertig. G. Jakl ist ein wahrer Meister der Pappbauweise und der Farbgebung. Was er in diesem Metier schuf, ist unbeschreiblich. Man glaubte aus wenigen Metern Entfernung mit Sicherheit, wunderbare Metall-Modelle vor sich zu haben. Erst beim In-die-Hand-nehmen stellte sich heraus, daß das Kunstwerk aus Zeichenkarton bestand. Die Arbeit von Herrn Jakl umfaßte eine Serie von 10 Fahrzeugen, von denen wir hier nur eine 2'D2'-Tenderlok der ČSD in der Nenngröße 0 im Bild 21 vorstellen. Klaus-Dieter Schenk aus der DDR sandte einen EDK 80 als H0-Modell ein, ein Anerkennungspreis zeichnete ihn aus (Bild 22). Ein Junior, der Schüler Aleš Vanašek aus der ČSSR, wurde ebenfalls mit seiner Arbeit, einem TT-Gepäckwagen der ČSD (Bild 23), mit einem solchen Preis anerkannt. Aus Ungarn selbst wurden der Jury von Geza Somogyi drei Wagen in der Nenngröße 0 vorgestellt. Da sie eine sehr gute Arbeit darstellten, die in ihrer Kategorie keinen Nebenbuhler fand, war ein weiterer Anerkennungspreis fällig. Einen Dienstwagen aus dieser Gruppe zeigen wir im Bild 24.

Christfried Melzer aus der DDR erhielt in gleicher Weise einen An-

23



24



erkennungspreis. Seine Arbeit liegt auf einem anderen Gebiet, das vermutlich sehr viele Leser interessieren wird.

Herr M. machte sich Gedanken, wie man auf einfache Weise eine Verbindungsmöglichkeit für Anlagenteile, und zwar konkret für die Schienen, herstellen könnte. Er „erfand" daher den im Bild 25 gezeigten „Schienenverbinder", der eine sichere und einfache Verbindung herstellt. Hoffentlich findet sich bald eine Firma, die aus Abfällen diesen Artikel produziert und damit viele Modelleisenbahner einer Sorge enthebt. Ein Anerkennungspreis hierfür war nur der Lohn im Rahmen des Wettbewerbs.

Wenn wir schließlich sämtliche in Budapest von der internationalen Jury vergebenen Preise noch statistisch erfassen wollen, so ergibt sich folgendes Bild:

Land	1. Pr.	2. Pr.	3. Pr.	Anerk.-Pr.	Sonder-Pr.
DDR	5	4	4	4	—
ČSSR	1	2	2	1	2
UVR	—	—	—	2	—
Σ	6	6	6	7	2

Es wurden demnach jeweils sechs 1., 2. und 3. Preise verliehen sowie sieben Anerkennungs- und zwei Sonderpreise.

Die Statistik weist außerdem nach, daß die DDR zwar als Bester abschnitt — immerhin konnten von insgesamt 27 Preisen 17 errungen werden —, dennoch darf und soll diese Tatsache kein Grund sein, unsere Modelleisenbahner ruhen zu lassen. Wie das alte Sprichwort „Wer rastet, der rostet" schon ausdrückt, wir können uns einfach kein Rasten leisten, wenn wir auch künftig bei derartigen Veranstaltungen gut abschneiden wollen. In diesem Sinne: „Auf zum XVII. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb 1970!", der übrigens in der ČSSR stattfinden wird.

Ing.-Ök. Helmut Kohlberger



26

27



25

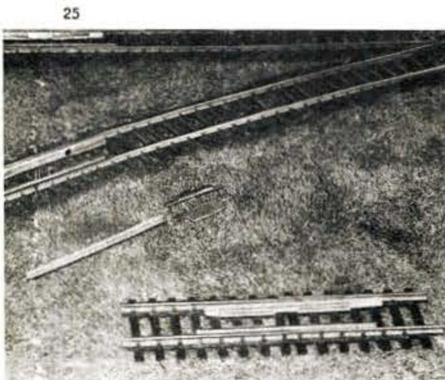


Bild 25 Das war wirklich eine Anerkennung wert! So löst Christfried Melzer das Problem der Schienenverbindung bei Anlagenplatten.

Bild 26 Die Jury hat die verantwortungsvolle Aufgabe bald geschafft, die Eisenbahnhochbauten sind bereits an der Reihe

Bild 27 Am Sonntag, dem 7. September 1969, öffneten sich pünktlich um 10.00 Uhr die Tore der Ausstellung des XVI. Internationalen Modellbahn-Wettbewerbs

Fotos: Manfred Gerlach, Berlin

Prof. Dr.-Ing. habil. HARALD KURZ, Dresden

Anzeige von Entkuppelvorgängen mit Bahnhofsleuchten

Die Markierung von Entkuppelstellen und die Anzeige der Einschaltung erfolgt durch hochliegende Leuchtmelder. Diese Art Leuchtmelder gibt es natürlich im Eisenbahnbetrieb ebensowenig wie die im Modellbahnbetrieb üblichen Entkuppel-Einrichtungen, die sog. Entkupplungsgleisstücke. Hier ist die Modellbahntechnik der Großtechnik voraus, aber es ist nicht ausgeschlossen, daß in Verbindung mit automatischen Kupplungen auch diese Einrichtung einmal eingeführt werden könnte.

Zur Zeit ist sie eine nur bei der Modellbahn vorkommende Erscheinung. Sie beeinträchtigt damit das Bild einer der Wirklichkeit nahe kommenden Eisenbahnanlage.

Wie ist dem abzuhelfen? Ich gehe dabei von der Voraussetzung aus, daß eine Kupplung mit Vorentkupplung beim Schieben vorhanden ist. Will man das Entkuppeln möglichst naturgetreu nachahmen, so könnte der Bahnhof so mit Entkupplungsgleisstücken ausgestattet werden, wie Bild 1 zeigt. Dabei liegt im Ausziehgleis Z eine Entkuppelstelle. Im Überholungsgleis 2 sind dagegen mehrere, z. B. drei Entkupplungsstellen angeordnet. Damit ist die Möglichkeit gegeben, durch geschicktes Einfahren und eventuelles leichtes Zurückdrücken das Abkuppeln – der Eisenbahner spricht vom An- und Abkuppeln – dort vorzunehmen, wo es erforderlich ist. Ein falsches Bild bekommt man, wenn die vorrückende Rangierabteilung den Zugteil, der eigentlich stehenbleiben soll, noch ein Stück mitnimmt und dann im Fahren „verliert". Auch wenn nur eine Entkuppelstelle im Überholungsgleis vorhanden wäre, gibt es unklare Betriebsverhältnisse. Die Rangierabteilung muß dann unter Umständen über das Signal vorziehen und zum Abkuppeln nochmals halten. Das ist beim Vorbild ungebräuchlich.

Die nach Bild 1 gegebene Häufung von Entkuppelstellen bringt auch eine Vermehrung der dem Vorbild nicht entsprechenden Anzeigevorrichtungen. Ich habe daher die Absicht, auf meiner Anlage normale Bahnhofsleuchten zu verwenden, die ohnehin zu Gleisen, auf denen rangiert wird, gehören.

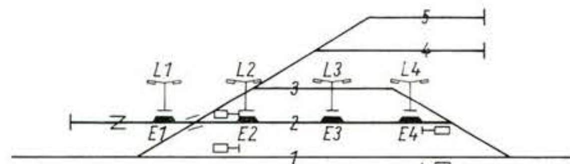


Bild 1

Die Bedingung für die Anzeige ist die, daß die Lampe als Leuchtmelder arbeiten soll. Das ist kein Problem, wenn auf Nachtbetrieb verzichtet wird. Die Lampe leuchtet nur für die kurze Zeit auf, während der das Entkupplungsgleisstück eingeschaltet ist, und stört im übrigen nicht das Erscheinungsbild des Bahnhofs.

Der Wunsch, eine Anzeige auch bei Nachtbetrieb zu erhalten, ist verständlich. Dann lautet die Forderung, daß die Lampe solange gelöscht sein muß, solange das Entkupplungsgleisstück ausgeschaltet ist.

Beide Forderungen lassen sich erfüllen, wenn eine Schaltung nach Bild 2 gewählt wird. Mit dem Schalter 1, der das Entkupplungsgleisstück E 1 einschaltet, ist ein Schalter 2 für die Lampe L 1, die als Leuchtmelder arbeitet, gekoppelt. Liegt der Lichtschalter 3, der die ganze Lampengruppe schaltet, in der „Ein"-Stellung, so unterbricht Schalter 2 den Strom für die Lampe L 1. Die anderen leuchten weiter. Liegt dagegen der Leuchtschalter 3 in der „Aus"-Stellung, so sind alle Lampen gelöscht. Wird nun die Schaltergruppe 1, 2 betätigt, so leuchtet die betreffende Lampe als Leuchtmelder auf.

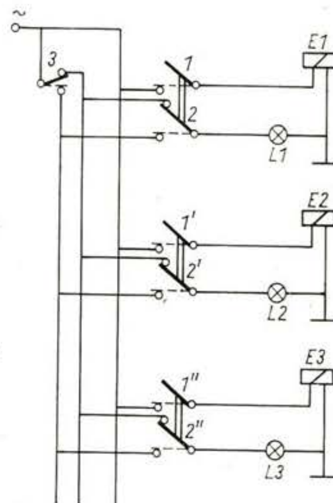


Bild 2

Mit dieser Einrichtung ist es also möglich, nicht nur den Standort der Entkuppelstellen zu markieren, sondern auch ihren Betriebszustand anzuzeigen, ohne das dem Vorbild entsprechende Erscheinungsbild der Modellbahnanlage zu stören.

Die Gleise 4 und 5 können zur Sicherheit gleichfalls mit je einer Entkuppelstelle ausgestattet werden. Die Notwendigkeit besteht nur, wenn ein sicheres Schieben im vorentkuppelten Zustand fraglich ist. Es sollte die ganze Rangierabteilung vorentkuppelt werden. Dann ist es möglich, beliebig viele Wagen zu „sammeln", indem Wagen für Wagen etwas vorgezogen und an den stehen gebliebenen herangedrückt wird. Dies ist vertretbar und entspricht besser dem Vorbild als das Herausziehen der Gruppe und Stehenlassen des Restes an der Spitze des Aufstell- oder Ladegleises.

Ungefähr 1095 Tage

. . . währte es, ehe der Schuhmachermeister Winfried Guhr aus Königsbrück mit seinen beiden Söhnen eine ansehnliche H0-Anlage auf die „Platte brachte". Ansehnlich deshalb, sind die Ausmaße doch immerhin 3,80 m × 1,68 m.

Das Motiv der Anlage ist die Nachbildung einer zweigleisigen Hauptbahn.

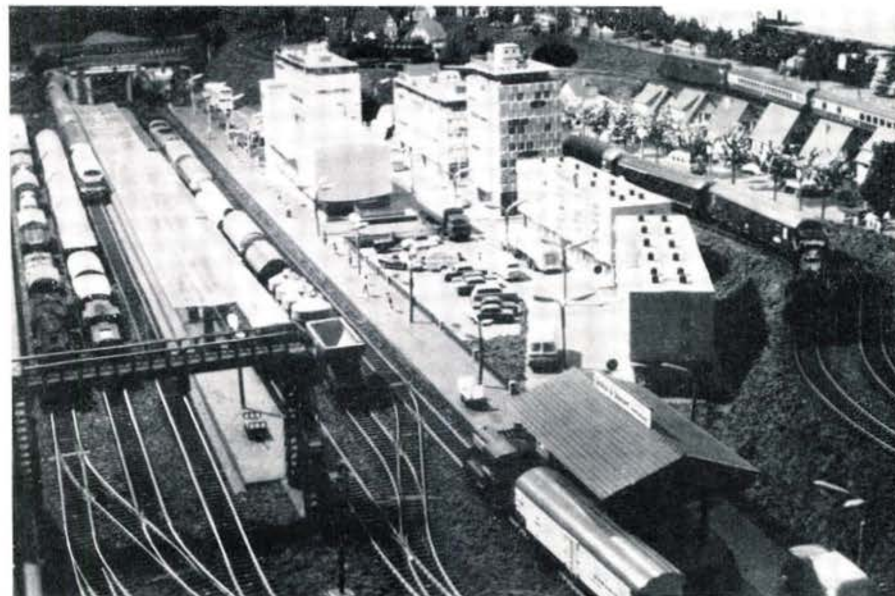
Eine besondere Sorgfalt übten die drei Guhr's beim Gleisverlegen. Die Weichenstraßen wurden jeweils als geschlossenes Ganzes vormontiert und dann erst verlegt.

Bis zu vier Zügen können gleichzeitig bei teilautomatischem Betrieb verkehren. Einen völligen Eigenbau stellt auch das Schaltpult dar, auf welchem das Gleisbild wiedergegeben ist. Imposant ist übrigens auch die Anzahl der zum Einsatz gekommenen Flachrelais: 156 Stück sowie drei Schrittschaltwerke. Auf dieser Anlage wurden nur Lichtsignale verwendet, und es rollen nur Züge, die von Dampf- oder Diesellokomotiven gefördert werden.

Um das kurze Bild von dieser Modellbahn abzurunden: Es wird nur nach einem Fahrplan und nach Modellzeit bei Modellgeschwindigkeit gefahren.



1



2



3

Bild 1 Ein Blick über den Bahnhof „Hochstein". Lange Bahnsteiggleise gestatten ansprechende Zuglängen.

Bild 2 Wohltuend aufgeräumt schaut diese Modellbahnanlage aus. Gewiß trägt die wirklich saubere Gleisverlegung nicht unwesentlich dazu bei.

Bild 3 Ein reger Reisezugverkehr herrscht im Bahnhof.

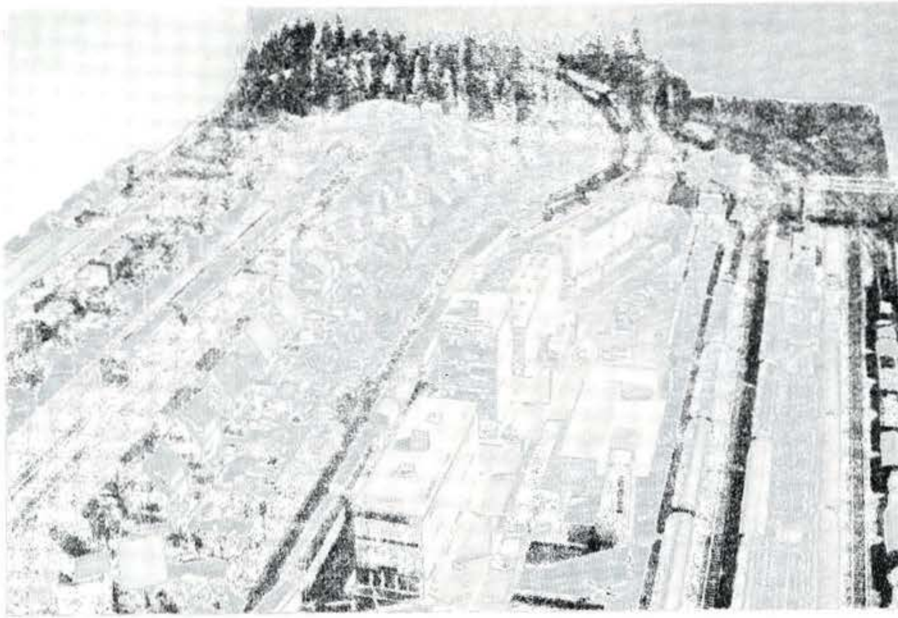


Bild 4 Der bestimmt gute Eindruck dieser auch landschaftlich durch saubere Arbeit gut gestalteten Anlage läßt sich gewiß noch durch eine entsprechende Hintergrundkulisse verbessern.

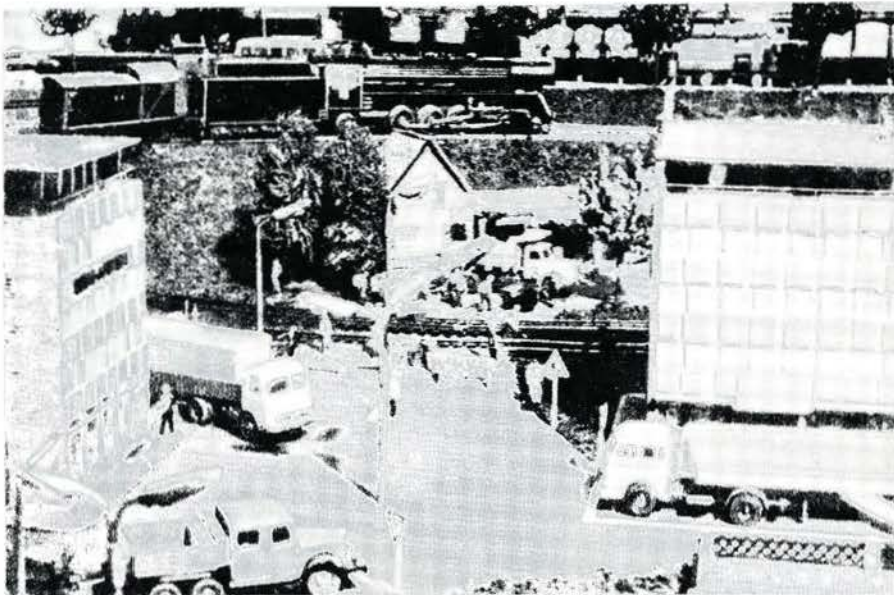


Bild 5 Baukästen verschiedener Firmen lieferten das Material für die Stadtbauten.

Ungefähr 1095 Tage . . .

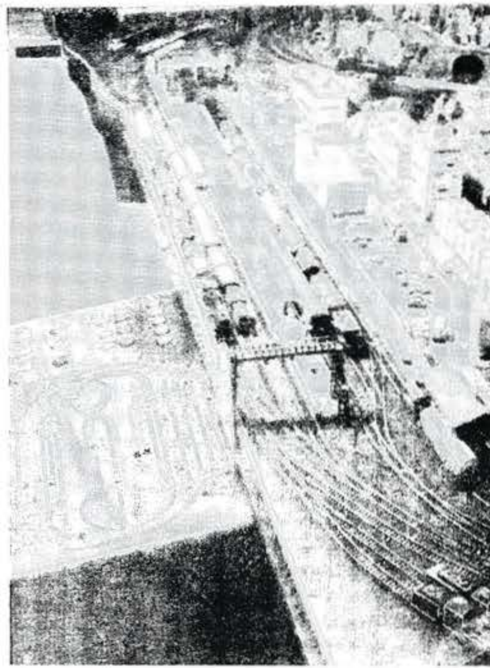


Bild 6 Hier erkennt man noch einmal recht gut die einwandfrei verlegten Weichenstraßen des einen Bahnhofskopfes. Besonders kam es uns bei dieser Aufnahme aber auf die Wiedergabe des Schotterbettes an.

Fotos: Winfried Ebert

Bild 1 Blick auf die Halle 9 auf dem Gelände der technischen Messe – Domizil der „EXPOVITA '69"



EXPOVITA '69

Die Halle 9 auf dem Gelände der technischen Messe (Bild 1) stand während der diesjährigen Leipziger Herbstmesse ganz im Zeichen der Freizeitgestaltung. Hier zeigte die Sonderschau „EXPOVITA '69" Erzeugnisse und Anregungen für eine sinnvolle Freizeitbeschäftigung. „Alles aus einer Hand – alles an einem Ort" war das Motto dieser repräsentativen und niveauvollen Schau.

Die erhöhte Freizeit verändert unsere Lebensgewohnheiten und stellt höhere Anforderungen an eine sinnvolle und erlebnisreiche Erholung. Diesen veränderten Bedürfnissen trug die „EXPOVITA '69" Rechnung. Das gesamte Angebot war gut überschaubar angeordnet. Vielfältige Demonstrationen der Erzeugnisse haben sicher so manchen Besucher inspiriert.

Alles in allem: „EXPOVITA '69" war im 20. Jahr unserer Republik eine attraktive und interessante Bereicherung der Herbstmesse 1969.

Die im Bereich „Basteln und Werken" eingerichtete Bastlerwerkstatt war auch für die Modelleisenbahner eine Augenweide. Hier hatte der VEB Elektrowerkzeuge Sebnitz die Heimwerker-Bohrpistole Multimax, Typ HBM 250.E, mit Zusatzgeräten ausgestellt (Bild 2). Die Multimax besitzt einen elektronisch stufenlos stellbaren Antrieb, so daß die richtige Drehzahl für jede beliebige Arbeit selbst gewählt werden kann. Das ist ein besonderer Vorteil bei der Verwendung verschiedener Zusatzgeräte.

Als Zusatzgeräte wurden vorgestellt:

- Handkreissäge,
- Bohrständer,
- Schleifeinrichtung,
- Drechselbank,
- Stichsäge,
- Schwingschleifer,
- Biegewelle,
- Spanneinrichtung.

Technische Daten:

Nennspannung	220 V
Frequenz	40–60 Hz
Leerlaufdrehzahl	0–2300 min^{-1}
Nenndrehzahl	0–1200 min^{-1}
Masse ohne Kabel und Bohrfutter	1,550 kg

Gleichfalls vom VEB Elektrowerkzeuge Sebnitz stammte der Luftkompressor mit Farbspritzpistole (Bild 3).

Holub

Bild 2 Heimwerker-Bohrpistole „Multimax" mit Zusatzgeräten

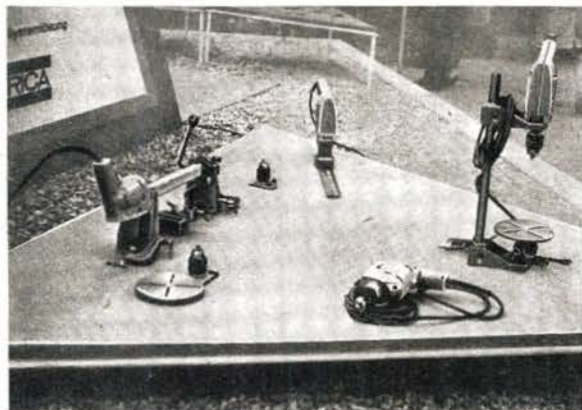


Bild 3 Luftkompressor mit Farbspritzpistole. Stromanschluß 220 V, Liefertermin voraussichtlich noch im IV. Quartal 1969

Fotos: Autor



Die 5. DDR-Meisterschaften „Junger Eisenbahner"

Nach Magdeburg, Potsdam, Berlin und Dresden war im Jahre 1969 die Seminarschule Eisenach der Ingenieurschule für Transportbetriebstechnik Gotha Gastgeber für 52 junge Eisenbahner, die sich durch Siege bei den Bezirksmeisterschaften das Teilnehmerrecht an der DDR-Meisterschaft „Junger Eisenbahner" erworben hatten. Wenn wir unser 5jähriges Jubiläum natürlich nicht mit der stolzen Geburtstagszahl 20 unserer Republik vergleichen können, so können wir aber trotzdem mit Freude und Stolz unsere Ergebnisse betrachten, die am 18. Oktober 1969 auf den Wettbewerbstisch gelegt wurden. Dieses sichtbare Vorwärtsdrängen in den Arbeitsgemeinschaften „Junger Eisenbahner" fand Anerkennung durch das Präsidium des DMV und viele tausend Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn. Wir wollen diesen Weg aber auch kritisch beleuchten, um falschen Entwicklungstendenzen rechtzeitig vorbeugen zu können.

Die Mannschaft der Polytechnischen Oberschule Schwaan (BV Schwerin) errang mit den Teilnehmern Fred Krause, Walter Zachhuber, Horst Wiechmann (alle 13 Jahre), Eckhard Dahl (14 Jahre), Heino Krause und Ulf Hartung (beide 13 Jahre) den 1. Platz und konnte damit an eine hervorragende Siegertradition anknüpfen. Hier bewies sich, daß eine Arbeitsgemeinschaft nur durch Kampfgeist und ständiger Nachwuchsentwicklung das Recht behaupten kann, bei der Platzverteilung ein entscheidendes Wort mitzureden. Wir müssen dieses Lob noch durch sachliche Feststellungen unterstreichen. So ist der Einzelsieger Fred Krause, der als einzigster Teilnehmer die höchstmögliche Punktzahl von 40 Punkten erreichte, ebenfalls Mitglied dieser Mannschaft. Mit 34,5 von 40 möglichen Punkten verwies Schwaan den Vorjahrssieger Pioniereisenbahn Dresden mit 32,2 Punkten auf den 2. Platz. Die Pioniereisenbahner aus Dresden konnten sich zwar erneut sehr gut placieren, aber das Vorjahresergebnis von 33,8 Punkten hätte in diesem Jahr nicht zum Sieg gereicht. Sie müssen sich also in Zukunft darauf einstellen, daß ein Vorsprung von 9,8 (1968) Punkten ein zu schwaches „Polster" ist. Diese Tatsache wird auch dadurch unterstrichen, daß die AG Oschersleben, im Jahre 1968 Schlußlicht, mit 31,9 Punkten auf den 3. Platz ein ernster „Konkurrent" war.

Diesen drei erstplacierten Mannschaften und den weiteren Einzelsiegern: auf dem 2. Platz W. Jeschke (14. Jahre, PE Berlin) und B. Berghäuser 14 Jahre, AG Oscherselben); auf dem 3. Platz W. Zachhuber (15 Jahre, POS Schwaan) und J. Trickauf (15 Jahre, PE Dresden) nochmals unser herzlichster Glückwunsch! Wir freuen uns auch besonders über die Teilnahme der Arbeitsgemeinschaft Dranske (Rügen), die vom Modellbahnfreund Hans Mehl erfolgreich geleitet wird. Damit waren erstmals alle Bezirksvorstände im DDR-Ausscheid vertreten und unsere im Vorjahr an gleicher Stelle geäußerten Hoffnungen haben sich durch die Initiative der Modelleisenbahnfreunde dieses nördlichen Bezirkes erfüllt. Der 2. Platz des Bezirksverbandes Greifswald im Wettbewerb des DMV zum 20. Jahrestag der Republik, findet hier einen lebendigen Ausdruck. Mit den Worten: „Wir haben Erfahrungen gesammelt und sind für die Teilnahme dankbar", schätzte der AG-Leiter auch den letzten Platz in der Mannschaftswertung als Erfolg ein. Dieser Standpunkt ist sehr wertvoll, weil er zum Ausdruck bringt, daß auch Dranske das nächste Jahr erneut um Meisterschaftsehren kämpfen wird. Die fünf Jungen von der Ostseeküste werden wir im Auge behalten müssen, eine qualitativ höhere Wettkampfatmosphäre für die 6. Meisterschaften scheint schon gesichert. Folgende kleine Statistik zeigt die Leistungsentwicklung der letzten beiden Jahre:

Jahr	Mannschaften	Pkt. d. besten M.	Pkt. d. schlecht. M.	err. Leistungsstufen I	II	III	ohne
1968	7	33,8	16	0	1	1	5
1969	9	34,5	18,1	0	4	4	1

Uns hat bei den Meisterschaften nicht gefallen, daß es neuerdings „neun" Bezirksvorstände in unserer Republik gibt. Natürlich freuen wir uns über Teilnehmerrekorde, aber es ist weder ein neuer Bezirksvorstand hinzugekommen, noch hat hier der Druckfehlerteufel seine Finger im Spiel. Die Jury der Bezirksmeisterschaften des Bezirksvorstandes Dresden hatten entgegen den Ausschreibungen zwei Sieger ermittelt, und zwar durch Trennung der Bereiche Pioniereisenbahn und Arbeitsgemeinschaften „Junger Modelleisenbahner". Die Jugendkommission des Präsidiums ist für jede aktive Mitarbeit der Bezirksvorstände dankbar, aber wir sind gegen eine regelwidrige Verfahrensweise. Um den angereisten Pionieren und Schülern nicht das Erfolgserlebnis der Teilnahme an den DDR-Meisterschaften zu nehmen, hatte die Jury der DDR-Meisterschaft einstimmig die Zulassung auch der zweiten Mannschaft aus dem Bezirk Dresden beschlossen. Wir müssen aber unmißverständlich darlegen, daß es sich hier um eine einmalige Ausnahme handelt. Nicht befriedigen konnte außerdem, daß Pionierhalstücher und FDJ-Hemden diesmal offensichtlich keinen Platz in den Koffern fanden. Auch verschwanden die Uniformen einiger Pioniereisenbahner nach drei Stunden wieder in den Schränken. Wir halten es für erforderlich, darauf hinzuweisen, daß solche Höhepunkte, wie es die Bezirksmeisterschaften und der DDR-Ausscheid im Verbandsleben darstellen, auch äußerlich zum Ausdruck gebracht werden sollten. In dem Fragenkomplex Mathematik war ein Anstieg der Durchschnittspunktzahl von 4,3 auf 5,5 zu verzeichnen. Sie hielt aber nicht Schritt mit den übrigen Fachgebieten: „Volkswirtschaftliche Bedeutung", „Eisenbahngrundkenntnisse", „Praktische Fragen".

Trotz der gegebenen Hinweise bei der Vorbereitung des neuen Weges, in dem Themenkomplex Mathematik je Altersgruppe zwei Fragen zur Lösung nach eigener Auswahl anzubieten, war der Fortschritt unbefriedigend.

Wie soll es nun weitergehen? Zunächst können wir mit der einfachen Forderung antworten: Noch bessere Leistungen, noch mehr Teilnehmer! Die im Septemberheft 1968 dargelegten fachlichen Schwerpunkte werden kaum verändert, lediglich zu dem Komplex „Volkswirtschaftliche Bedeutung" muß erwähnt werden, daß die Hinweise zu den Rationalisierungmaßnahmen der DR um das neue Güterbeförderungssystem „Containerverkehr" erweitert werden. Der Containerverkehr tritt damit zugleich in den Mittelpunkt der Fragestellung. Wir wollen hier in Auswertung der diesjährigen Er-

Fortsetzung auf Seite 364

Dipl.-Ing. Ök. MAX KINZE

MOROP-KONGRESS 1969

Vom 15. bis 20. September 1969 fand in Stuttgart der 16. Kongreß des Europäischen Modelleisenbahn-Verbandes (MOROP) statt. Die Sitzungen des Leitenden und des Technischen Ausschusses, die Jahreshauptversammlung und ein Journalistengespräch der Internationalen Eisenbahn-Presse-Vereinigung (ferpress) sowie ein von den Verkehrsfreunden Stuttgart e. V. und dem Modelleisenbahn-Club Stuttgart e. V. ausgezeichnet organisiertes Besichtigungs- und Ausflugsprogramm gaben ihm das Gepräge.

Unter den etwa 250 Gästen, die auf der Eröffnungsveranstaltung vom Präsidenten des MOROP, Georges Desbarax aus Brüssel, begrüßt werden konnten, befand sich auch – ein Jahr nach Aufnahme des DMV in den MOROP zum erstenmal als volles Mitglied – eine Delegation des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR. Das Hauptgewicht ihrer Tätigkeit lag auf der Teilnahme an den Beratungen des Leitenden und Technischen Ausschusses.

An der als Mitgliederversammlung angesetzten Tagung des Leitenden Ausschusses nahmen Vertreter von 16 Verbänden teil; lediglich der italienische, der finnische und der schwedische Verband waren nicht vertreten. In der Tagesordnung wurden die Austrittsgesuche des niederländischen Verbandes und des Model-Railway-Clubs (England) behandelt. Ihnen wurde, da auch persönliche Aussprachen, insbesondere mit dem Vorsitzenden des MRC keine Annäherung der Standpunkte ergeben hatte, stattgegeben. Als Begründung hatte der MRC vorgebracht, die technische Arbeit, die Hauptzweck des MOROP sei, wäre gegenüber anderen Veranstaltungen und Aufgaben in den Hintergrund getreten.

Als weiteres Argument hörten wir, daß die Modelleisenbahnindustrie zu starken Einfluß auf die Arbeit des MOROP nehme. Uns scheint, hier liegen die wahren Ursachen des Rücktrittsgesuchs, wir vermuten aber, daß die Dinge umgekehrt liegen. Als Ausgangspunkt der Überlegungen des MRC könnten wir uns eher denken, daß man in engen Kontakten mit Modelleisenbahnern anderer Länder und in den Beschlüssen des Leitenden und besonders des Technischen Ausschusses eine Gefahr der Ausdehnung des Einflusses ausländischer Modelleisenbahn-Firmen erblickt, die dem Expansionsbestreben der englischen Hersteller entgegenwirkt. Wir möchten hierzu auf die bereits in unserem Bericht von der Nürnberger Spielwarenmesse 1969 in Heft 6/1969 erwähnte Tatsache hinweisen, daß die Teilnahme der britischen Triang-Gruppe an der Spielwarenmesse mit einer Monsterschau Spiegelbild des sich verschärfenden Konkurrenzkampfes im kapitalistischen Wirtschaftssystem ist.

Aufnahmeanträge lagen nicht vor. Der polnische Verband hatte aber zum erstenmal einen Beobachter zum MOROP-Kongreß und zu den Beratungen des Leitenden Ausschusses entsandt. Großes Interesse an der internationalen Arbeit besteht, wie aus einem Bericht des Vorsitzenden des Ungarischen Modelleisenbahn-Verbandes, Ferenc Szegö, über ein informatives Gespräch mit dem Vorsitzenden des Moskauer Modelleisenbahn-Klubs hervorging, auch bei den sowjetischen Modelleisenbahnern.

Rege Verbandstätigkeit herrscht nicht nur in Moskau, sondern auch in den Modelleisenbahn-Klubs anderer Städte, wie beispielsweise in Leningrad und Charkow. Von der Mitgliederversammlung (Leitender Ausschuß) wurde beschlossen, zum MOROP-Kongreß im nächsten Jahr eine Beobachterdelegation aus der Sowjetunion einzuladen.

Des weiteren wurde der Vorschlag gemacht, dem bulgarischen Modelleisenbahn-Verband Informationen über das Statut und die Tätigkeit des MOROP zuzuleiten. Anläßlich des 1. Kongresses der Direktoren von technischen Museen, der im Rahmen der UNESCO in Budapest stattgefunden hatte, war vom bulgarischen Vertreter der Wunsch nach einer Mitwirkung im MOROP kundgetan worden.

Eine längere lebhafte Diskussion entspann sich zu dem Antrag, die Dauer der Amtszeit des Präsidenten des MOROP zu verkürzen. Das im vorigen Jahr beschlossene Statut läßt die einmalige Wiederwahl für drei Jahre und damit eine Amtszeit von insgesamt sechs Jahren zu. Das wäre, so wurde bemerkt, eine zu lange Zeit. Es gab Vorschläge, die Amtszeit auf vier Jahre zu begrenzen oder jedes Jahr einen neuen Präsidenten zu wählen. Gegenargument zum ersten Vorschlag war, daß jetzt schon die Möglichkeit bestehe, einen Präsidenten bereits nach drei Jahren „abzuwählen". Zum zweiten Vorschlag wurde u. E. völlig berechtigt darauf aufmerksam gemacht, daß ein solcher Modus zu einer wesentlichen Beeinträchtigung der Kontinuität der Arbeit führen könnte. Interessant erscheint uns die Anregung, in jedem Jahr aus einem anderen Verband einen Ehrenpräsidenten zu wählen, so daß jeder Mitgliedsverband im Laufe von 20 Jahren einmal den Ehrenpräsidenten stellen würde. Auf jeden Fall müßte, um einen der Vorschläge realisieren zu können, eine Änderung des erst ein Jahr gültigen Statuts des MOROP, über das zuvor lang und breit diskutiert worden ist, vorgenommen werden. Dazu müßte dem Statut entsprechend rechtzeitig der Antrag eines Mitgliedsverbandes vorliegen. Bis zum nächsten MOROP-Kongreß soll deshalb dieses Problem in den Landesverbänden erörtert werden.

Für die nächsten Jahre ist jedoch kaum mit einer Veränderung zu rechnen; auf dem MOROP-Kongreß in Stuttgart wurde Herr Desbarax zunächst noch einmal für drei Jahre zum Präsidenten des MOROP wiedergewählt.

Für ein weiteres Jahr wird, das sei hier als ein Ergebnis der Tagung des Technischen Ausschusses eingeschaltet, auch Herr Rabary noch als Vorsitzender des Technischen Ausschusses wirken. Er hatte um Entbindung von seinem Amt gebeten, sich aber auf Bitten der Teilnehmer an der Beratung bereit erklärt, die Amtsgeschäfte bis zum MOROP-Kongreß 1970 weiterzuführen. Dann wird eine Entscheidung jedoch erforderlich. Sehr erfreulich und als ein Ausdruck des hohen internationalen Ansehens einzuschätzen, die der DMV im MOROP genießt, war die Annahme des Antrags des DMV-Vertreters, den Kongreß 1971 in der DDR abzuhalten. Als Tagungsort wurde Dresden, als Tagungszeit wurde Anfang August genannt. Der Antrag erhielt ohne Gegenstimme die Zustimmung der Anwesenden. Vor der Abstimmung war von mehreren Diskussionsrednern die langjährige konstruktive und den Zielen und Aufgaben des MOROP dienliche Mitarbeit des DMV gewürdigt worden. Die Vergabe des Kongresses im Jahre 1971 in die DDR sei deshalb, so wurde erklärt, als Anerkennung für die vom DMV und seinen Mitgliedern im Interesse der Weiterentwicklung des MOROP und für das Modelleisenbahnwesen geleistete internationale und nationale Arbeit zu betrachten und zu begrüßen. Die Erfolge in der

technischen Arbeit des MOROP seien eng mit dem Wirken des DMV verbunden.
Wir möchten heute schon darauf hinweisen, daß sich aus diesem Beschluß wichtige Aufgaben für die Vorbereitung des Kongresses im Jahre 1971 in der DDR vor allem für die Modelleisenbahn-Arbeitsgemeinschaften im Bezirk Dresden ergeben. Es gilt, bei den Vorbereitungen keine Zeit zu verlieren.
Im Jahre 1970 wird der MOROP-Kongreß in der dänischen Hauptstadt Kopenhagen stattfinden. Die Dänische Modelleisenbahner-Union (DMJU) legte dazu in Stuttgart für die Tage vom 3. bis 7. August ein vollständiges Tagungsprogramm vor. Bemerkenswert ist u. a. darin, daß die Sitzungen des Leitenden und des Technischen Ausschusses und auch die Jahresversammlung der ferpress bereits vor der offiziellen Eröffnung des Kongresses stattfinden. Damit wurden die auch in Stuttgart wieder kritisierten Überschneidungen mit anderen Veranstaltungen beseitigt.
Dänemark ist NATO-Land; die durch das Travelboard-Office in Westberlin den Bürgern der DDR aufgezwungenen Reisebeschränkungen sind bekannt. Man kann deshalb nur hoffen, daß trotz dieser Beschränkungen eine Delegation des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR in Kopenhagen teilnehmen kann.
Wie bisher üblich, fand auch in Stuttgart innerhalb des Programms des MOROP-Kongresses eine Arbeitssitzung der ferpress statt. Vom Vorsitzenden konnte festgestellt werden, daß sich die Zahl der Mitglieder auf 75 erhöht hat. Bis zum 1. Oktober 1969 hatten sich 22 Herausgeber von Eisenbahn- und Modellbahn-Fachliteratur und 53 Fachjournalisten der Internationalen Eisenbahn-Presse-Vereinigung angeschlossen. Einige der Zeitschriften, deren Redaktionen oder Mitarbeiter der ferpress angehören, waren in einer besonderen Vitrine der Modellschau im Stuttgarter Rathaus ausgestellt. Darunter befanden sich aus der Fachliteratur des transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin die Zeitschriften „DDR-Verkehr“ und „Der Modelleisenbahner“.
Wie anfangs bereits gesagt, hatten die Veranstalter ein umfangreiches Besichtigungs- und Ausflugsprogramm aufgestellt. Anerkennenswert war das Bemühen, jeden Modelleisenbahner und Eisenbahnfreund zufriedenzustellen. Offensichtlich war aber die Zahl der Veranstaltungen zu groß. Einige Programmpunkte mußten wegen zu geringer Beteiligung abgesagt werden. Zu bemerken ist aber auch, daß die Teilnahme mit recht hohem Kostenaufwand erkauft werden mußte. Allein die Kongreßgebühren betrugen 40,– DM; wer aber auch nur an den interessantesten Veranstaltungen teilnehmen wollte, mußte, Unterkunft und Verpflegung nicht gerechnet, nochmals etwa 150,– DM auf den Tisch blättern, und damit war gewiß so mancher Modelleisenbahner überfordert. Höhepunkte waren außer Modellbahnschauen und Besichtigungen von Bahnanlagen eine Odenwald- und eine Schwarzwald-Rundfahrt. Diese Fahrten wurden zu einem regen Erfahrungs- und Meinungsaustausch zwischen den Modelleisenbahnern genutzt und ermöglichten die Aufnahme neuer bzw. die Festigung bereits bestehender freundschaftlicher Kontakte. Besonderer „Leckerbissen“ der Schwarzwald-Rundfahrt, die von Stuttgart über Weil der Stadt, Calw, Freudenstadt, Triberg, Villingen und Horb führte, war eine Fahrt auf der 4,46 km langen Stichbahn von Trossingen Bf nach Trossingen Stadt. Diese „Trossinger Eisenbahn“ wird bemerkenswerterweise seit ihrer Inbetriebnahme im Jahre 1898 elektrisch mit 550 V Gleichstrom betrieben. Neben den heute verkehrenden Tw 3 (vierachsig, Baujahr 1938), Tw 5 (zweiachsig, 1956) und Tw 6 (zweiachsig, 1968) war auch noch ein „Old Timer“ aus dem Jahre 1898 vorhanden. In Horb erregte eine Lok der Baureihe 97^5 (97 504) die Begeisterung aller fotografierfreudigen Fahrtteilnehmer.
Von den 1923 und 1925 von der Maschinenfabrik Eßlingen gelieferten E-Zahnradlokomotiven 97 501 bis 97 504 waren drei Maschinen 1954 gründlich überholt und bis 1961 auf der Zahnradstrecke eingesetzt worden, während die 97 503 bereits 1956 ausgemustert wurde. Die 97 501 und 97 504 warten nach ihrer Ausmusterung 1962 in Horb noch auf eine Entscheidung über ihr künftiges Schicksal.
Zusammengefaßt kann festgestellt werden: Der 16. MOROP-Kongreß in Stuttgart war sehr gut organisiert; er nahm einen erfolgreichen Verlauf, und es wurde ein vielseitiges, interessantes Rahmenprogramm geboten. Wir meinen aber, daß es angebracht ist, bei künftigen Kongressen den Empfehlungen des Leitenden Ausschusses folgend die Veranstaltungskosten so zu halten, daß einer größeren Zahl von Modelleisenbahnern die Teilnahme möglich ist.

Neuer Wagentyp von Simmering – Graz – Pauker

In den letzten Jahren entwickelte sich in westeuropäischen Ländern, vor allem aber in den USA, neben dem Containerverkehr auch der Huckepackverkehr. Sein Umfang blieb in Westeuropa jedoch wegen der erschwerenden Bedingungen, die durch die geringen Umgrenzungsprofile gegeben sind, hinter den Erwartungen zurück. Mit einem von den österreichischen Simmering-Graz-Pauker-Werken gebauten neuen Wagentyp soll dem Huckepackverkehr jetzt eine größere Chance gegeben werden.
Dieser Zug ist für den Transport ganzer Lkw-Einheiten mit Zugmaschine und Anhänger vorgesehen. Er besteht aus kurzgekuppelten Niederflurwagen mit je einem Schutzwagen an der Zugspitze und am Zugschluß. Die Schutzwagen sind mit den üblichen Kupplungseinrichtungen ausgestattet, um das Ankuppeln der Loks zu ermöglichen.
Das Besondere der Niederflurwagen ist der extrem kleine Durchmesser der Räder, der mit 380 mm nicht einmal halb so groß wie der anderer Güterwagen ist. Dadurch beträgt die Höhe der Ladefläche über Schienenoberkante nur 410 mm. Die Höhe der Puffer über Schienenoberkante beträgt 275 mm.
Jeder der achtachsigen Wagen, die mit Scheibenbremsen ausgerüstet sind, ist 13 m lang. Auf jeweils drei Wagen können zwei Lkw-Züge verladen werden. Jede Lkw-Einheit ist an jeder Seite mit zwei Radvorlegern zu sichern.
Am 18. September 1969, also gerade zur Zeit des MOROP-Kongresses in Stuttgart, fand der erste Probelauf eines Simmering-Graz-Pauker-Zuges zwischen Köln und dem Stuttgarter Container-Terminal Ludwigsburg statt. Der Ganzzug traf nach einer Fahrzeit von fünf Stunden neunzehn Minuten um 1.17 Uhr auf dem Stuttgarter Rangierbahnhof Kornwestheim ein. Unmittelbar danach erfolgte die Bereitstellung in Ludwigsburg. Die Beladung der 24 Niederflurwagen in Köln dauerte 20 Minuten; für die Entladung in Ludwigsburg wurden, nachdem die Radvorleger abgenommen waren, 14 Minuten gebraucht. Um 4.40 Uhr trat der Zug beladen die Rückfahrt nach Köln an. Die Durchschnittsgeschwindigkeit bei dem Probelauf betrug etwa 60 km/h; auf der Rheinstrecke wurde eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h erreicht. Seit Anfang Oktober verkehrt der Simmering-Graz-Pauker-Zug im fahrplanmäßigen Pendelverkehr im sogenannten „Nachtsprung“ zwischen Köln und Ludwigsburg.
Die Vorteile seines Einsatzes – schnellste Be- und Entladung, hohe Transportgeschwindigkeit – müssen aber, da der Huckepackverkehr keinesfalls ein Ersatz für den Containerverkehr sein kann, sondern nur in bestimmten Pendelverbindungen lohnend ist, mit hohem zusätzlichen Aufwand an Transportmitteln erkauft werden.

M. K.







SNCB



MÁV



Was dem H0-Modellbahner recht ist . . .

. . . soll dem N-Modellbahner billig sein. Das sagte sich PIKO und brachte auch in der Minigröße N die dreifache Ausführung der NOHAB-Diesellok auf den Markt. Das Modell ist der in den schwedischen NOHAB-Werken entwickelten und international bewährten GM-Dieselelektrischen Lokomotive nachgebildet. Genau wie bei der PIKO-H0-Spur sind auch die Kleinstmodelle der Nenngröße N vorbildgerecht in den ungarischen, dänischen und belgischen Ausführungen lieferbar (M 61 der MAV, My der DSB, Typ 204 der SNCB). Die Modelle sind zugstark, die Modellgeschwindigkeit ist der Höchstgeschwindigkeit des Vorbildes angepaßt. In Fahrtrichtung wechselnde Stirnbeleuchtung, Gewicht 102 g, Länge über Puffer 116 mm. Dreimal die NOHAB nun auch in der Größe N! Das PIKO-N-Spur-Sortiment wird kontinuierlich größer und größer. Nur der Platz, den eine PIKO-N-Spur einnimmt, bleibt klein. Miniklein. Es bleibt dabei . . .

. . . mit PIKO ist man immer auf der richtigen Spur!

PIKO
MODELLBAHN



N
1:160 | 9mm

Mitteilungen des DMV

Halle

Die Arbeitsgemeinschaften 6/26 Braunsbedra und 6/29 Halle-Stadtmitte, veranstalteten gemeinsam ihre diesjährige Weihnachtsausstellung vom 29. November bis 14. Dezember 1969 im Pädagogischen Informationszentrum, Große Steinstraße 27-28. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag von 14.00 bis 18.30 Uhr, Samstag und Sonntag von 10.00 bis 18.30 Uhr. Gezeigt werden Heimanlagen und viele Modelle.

Erfurt

Für die Mitglieder der Zentralen Arbeitsgemeinschaft Erfurt findet im Monat Dezember wieder ein Lichtbildervortrag über Dampf-, Diesel- und Elloks der Schmalspurbahnen in Europa statt. Meldung beim Leiter der ZAG, Herrn Werner Umlauf.

Merseburg

Vom 15. November bis 21. Dezember 1969 findet im Schloß Merseburg die 5. Modellbahnausstellung der Arbeitsgemeinschaft 6/10 „George Stephensohn" statt. Die Ausstellung ist Montag bis Freitag von 15.30 Uhr bis 19.00 Uhr, Samstag und Sonntag von 10.00 bis 12.30 und von 14.00 bis 19.00 Uhr geöffnet.

Dresden

Für die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft 3/7 „Freunde des Eisenbahnwesens" findet am 16. Dezember 1969 um 19.30 Uhr im Vortragssaal des Verkehrsmuseums ein Lichtbildervortrag über europäische Eisen- und Straßenbahnen statt. Es wird gebeten, noch unbekannte Dias mitzubringen.

Thalheim

Die Arbeitsgemeinschaft 6/25 Thalheim veranstaltet am Freitag, dem 12. Dezember 1969, eine öffentliche Mitgliederversammlung. Anschließend findet ein gemütliches Beisammensein statt, zu dem alle Modellbahnfreunde aus der Umgebung herzlich eingeladen werden.

Wer hat – wer braucht?

12/1 Verkaufe in Spur 0: BR 64, zwei G-Wagen vierachsig, drei G-Wagen zweiachsig, einen Kesselwagen vierachsig, sowie Schienenmaterial.

12/2 Suche BR 03 in TT (auch defekt). „Der Modelleisenbahner", Jahrgang 1960–1964, sowie Einzelhefte 1, 6, 7, 12/1965, 5, 7, 8, 10, 11/1966, 2, 12/1967, 1, 12/1969. Suche außerdem in Nenngröße 0 oder I: Loks und Wagen aller Art sowie Schienenmaterial.

12/3 Suche für Spurweite N: Baupläne für sächsische Schmalspurloks sowie für preußische S 1. Loks, Wagen und sonstiges Zubehör für Spur N. Bilder von der Straßenbahnausstellung 1968 in Dresden.

12/4 Suche fahrbereite BR 50 (H0), auch leicht beschädigt.

12/5 Suche dringend für die Nenngröße H0 sechs Radsätze mit einem Durchmesser von 23 mm für BR 01 und 03.

12/6 Suche: „Der Modelleisenbahner", Heft 8/1959, 12/1962, Sonderhefte 1952, 1953, 1959, 1960. „Die Andenbahnen" sowie Güterwagen Nenngröße N aller Fabrikate und Straßenfahrzeuge.

12/7 Suche: „Der Modelleisenbahner" Hefte 1 und 8/1969, Henschel-Heft mit „Die Entwicklung der preußischen Schnellzuglokomotive" – auch leihweise.

12/8 Suche zu kaufen oder evtl. gegen anderes Modellbahnmaterial zu tauschen E 18 (Märklin oder Rehse), auch defekt.

Mitteilungen des Generalsekretariats

Für die Mitglieder unseres Verbandes besteht die Möglichkeit, Innenbogenweichen (25,– M), zweigleisige und einseitige Dreiwegeweichen (35,– M) und Außenbogenweichen (25,– M) in der Nenngröße N zu beschaffen. Die Weichen sind ohne Antrieb.

Das Präsidium wünscht allein Mitgliedern unseres Verbandes ein frohes und gesundes Weihnachtsfest und ein erfolgreiches Jahr 1970.

Helmut Reinert, Generalsekretär

Fortsetzung von Seite 360

fahrungen einige methodische Hinweise geben. An Hand der Schwerpunkte sollen die Teilnehmer der Altersgruppe bis 12 Jahre auf das formale Erkennen der Erscheinungen orientiert werden, d. h., ihre Beobachtungsgabe ist zu entwickeln und die dabei gemachten Erkenntnisse sind fachlich zu determinieren. In der Altersgruppe 13–14 Jahre müssen diese Erscheinungen aus der fachlichen Einordnung zum Erkennen der Notwendigkeit und damit der praktischen Bedeutung weiterentwickelt werden. In der Altersstufe bis 16 Jahre müssen die Zusammenhänge zwischen den Erscheinungen erkannt und formuliert werden. Wir werden in den nächsten Heften an Hand von Beispielen die methodischen Hinweise erläutern.

Wir können optimistisch in das nächste Jahr schauen, wenn überall die Vorbereitung nicht erst kurz vor der Meisterschaft beginnt.

Einigen Rechnern, die hoffen, durch ein anderes Punktsystem eine realere Bewertung von zahlenmäßig ungleichen Mannschaften zu ermöglichen, sei gesagt, daß das Präsidum in seiner Sitzung im November 1969 die Wettbewerbskommission beauftragt hat, vorhandene Hinweise zu prüfen und wenn erforderlich, neue Grundsätze auszuarbeiten.

Michael Huth, Mitglied und im Auftrag der Jugendkomission

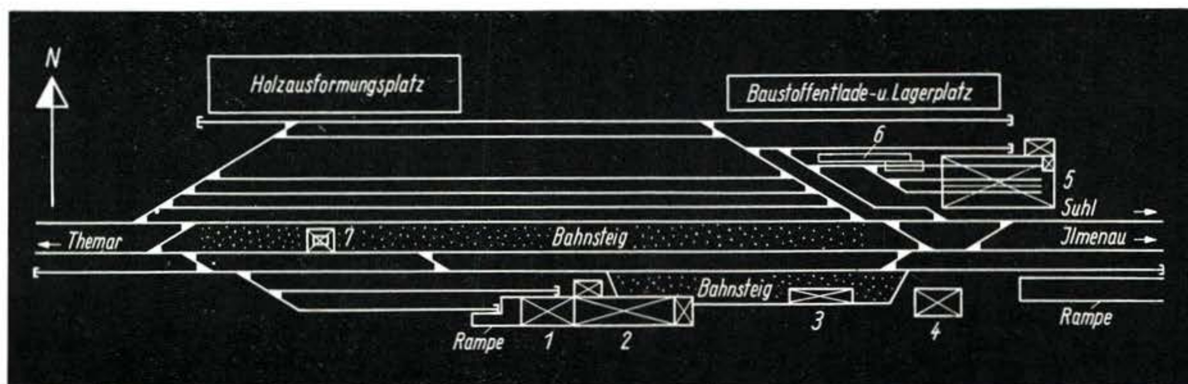


Ingenieur Rank:

Gut gelaunt ins Neue Jahr!

Versäumen Sie es nicht: Am 1. Januar, pünktlich um 0.00 Uhr, setzt sich der „Expreß 1970“ in Bewegung. Zur großen Fahrt in das neue Jahr. Befehlsstab und Rangierlaterne liegen bereit. Die Koffer sind schon gepackt – wie immer voller Wünsche, Hoffnungen, Erwartungen.
Auch in diesem Jahr konnten wir unseren Freunden zahlreiche Neuheiten vorstellen, die zum Teil bereits im Handel sind. Grund genug, dem Jahr 1970 mit Optimismus entgegenzusehen und dem „Expreß '70“ frohgestimmt den Abfahrtsauftrag zu erteilen.
Gute Laune im Gepäck, eine ruhige Hand am Fahrregler und grünes Licht auf freier Strecke – das wünschen wir allen Lesern und Modellbahnfreunden für das Jahr 1970!





REINHARD BECK, Schleusingen

Eine 4-m²-TT-Heimanlage

Heute möchte ich meine neueste Anlage vorstellen. Über zehn Jahre war ich der Spur H0 treu und habe in dieser Spurweite mehrere größere Anlagen auf's Brett gebracht, doch nun wechselte auch ich zur kleineren Schwester, nämlich zu TT über. Dieser Wechsel fiel mir zwar nicht leicht, aber der fehlende Platz fordert seinen Tribut. Mit der neuen Spur mußte natürlich auch eine neue Konzeption für die Anlage her. An Gedanken und Projekten hat es nicht gefehlt, aber ich wollte den zur Verfügung stehenden Raum von 3,20 × 1,25 m nicht nur „vollpflastern", sondern eine stilistisch saubere Anlage aufs Brett bringen. Da ich seit jeher einen abwechslungsreichen Bahnhofsbetrieb dem reinen Fahrbetrieb vorziehe, entschloß ich mich schließlich, den Bahnhof Schleusingen nachzugestalten. Zwar mußte ich dabei einige Zugeständnisse an die Gleisradien, die Weichenlage und die Gleislänge machen, aber die jetzige Gleislage entspricht voll und ganz meinen Vorstellungen vom künftigen „Verkehrsaufkommen". Und nun einiges zum Vorbild. Der Bahnhof liegt an den Strecken Erfurt – Themar und Suhl – Schleusingen. Der Streckenverlauf ist sehr vielgestaltig und verfügt mit seinen Steilrampen, über die ja in unserer Zeitschrift auch schon geschrieben wurde, über einige Besonderheiten. Entsprechend der geographischen Lage und dem Verkehrsaufkommen wird der Betriebsablauf im vereinfachten Nebenbahnbetrieb durchgeführt. Die Züge werden zur Zeit zwischen Schleusingen und Suhl und Schleusingen und Ilmenau mit Loks der Baureihe 94 befördert, während nach Themar auch Loks der Baureihe 93 zum Einsatz kommen. Im Buchfahrplan findet man neben Personen- und Güterzügen auch Güterzüge mit Personenbeförderung und Übergabefahrten zu den Industrieanschlüssen. In der Zwischenzeit wurden aber auch schon erfolgreiche Fahrversuche mit der V 60 und der V 180 unternommen. Das beste Zeichen, daß auch hier bald die Dampflokromantik der Vergangenheit angehört. Die Personenzüge werden meist aus zweiachsigen Wagen unterschiedlichster Bauart gebildet. So sieht man neben dem Bi 33 Umbauwagen aus dem Jahr 1944 und Reko-Wagen. Auf der Relation Erfurt – Schleusingen verkehren in der Regel zweiteilige Doppelstockeinheiten vom Typ DB 7, die hin und wieder auch durch ältere D-Zug-Wagen ersetzt werden. Der Zuggestaltung sind also keine Grenzen gesetzt. In den Spitzenzeiten werden Personenzüge bis zu acht Wagen mit Schiebelok nach Suhl gefahren. Auch der Güterverkehr gewinnt immer mehr an Bedeutung. Güterzüge mit 50 und zum Teil mehr Achsen sind keine Seltenheit mehr. Das ist dadurch bedingt, daß in Schleusingen ein zentraler Holzausformungsplatz und ein zentraler Entladeplatz für Baustoffe, insbesondere für den Talsperrenbau bei Schönbrunn, eingerichtet wurden. Auf beiden Plätzen dienen der Beschleunigung des Güterumschlages zwei 14,5-MP-Kranbrücken. Aber auch zwei Baustofflager, die Glasfabrik und das Holzkontor verlangen natürlich leere G-, O-, R- und K-Wagen. Dabei kommt es zu den Baustofflagern und der Glasfabrik zu interessanten Übergabefahrten. Diese Verkehrssituation verlangt also schon einen etwas aufwendigen Betriebsablauf, dem die DR auch insofern Rechnung trägt, daß der bisherige Handbetrieb der Weichen im nächsten Jahr von einem zentralen Stellwerk übernommen wird. Alles in allem läßt sich also ein recht abwechslungsreicher Betriebsablauf nachgestalten.

Wer nicht mehr viel für die Dampflok übrig hat, kann schon ohne weiteres die V 180 zum Einsatz bringen und mit ihr sogar einen aus sechs Wagen bestehenden D-Zug befördern. Das widerspricht zwar dem Vorbild, aber die Bahnsteiglängen lassen es zu. Auch gegen Elloks ist nichts einzuwenden. Das Vorbild sieht zwar keine Elektrifizierung aus ökonomischen Gründen vor, aber im Modell kann man sich diesen Luxus schon leisten. Wer aber auf die Dampflok schwört, der setzt am besten die BR 91 ein. Jedenfalls lohnt es sich, den Bahnhof mit seinen 34 Weichen und diversen Gleisen nachzugestalten. Meine Anlage ist zwar noch im Aufbau begriffen, deshalb überlasse ich die Gleisführung außerhalb des Bahnhofes auch der Phantasie eines jeden Lesers. Ich würde mich freuen, dem einen oder anderen Leser, oder auch einer AG, eine Anregung vermittelt zu haben.

Gern gesehene Gäste in Budapest

Es ist wahrlich kein Geheimnis, daß die Leipziger Arbeitsgemeinschaft mit dem verpflichtenden Namen „Friedrich List" nicht nur, an ihrer Mitgliederzahl gemessen, die größte AG des DMV ist, sondern daß sie auch eine der aktivsten und rührigsten darstellt. Nicht nur in der DDR haben diese Freunde als gutes Kollektiv einen guten Namen, auch auf internationalem „Modellbahn-Parkett" treten sie immer wieder erfolgreich auf.

So weilte im September/Oktober dieses Jahres die Arbeitsgemeinschaft „Friedrich List" im Rahmen des bestehenden Freundschaftsvertrages mit dem ungarischen Landesverband der Modelleisenbahner und mit dem Verkehrsmuseum Budapest in der Donau-Metropole. Als guter Freund war man nicht mit leerer Hand nach Ungarn gereist. Die von zahlreichen Leipziger Ausstellungen her bekannte H0-Großanlage „Arlbergbahn" sowie die ebenfalls unserer Öffentlichkeit schon gezeigten Dioramen über die Entwicklung der Eisenbahn, beides hervorragende Arbeiten der Leipziger Modelleisenbahner, wanderten mit. Diese Objekte wurden zum tragenden Moment einer interessanten Ausstellung, welche auf dem Budapester Messegelände in einem Pavillon anläßlich des XVI. Internationalen Modellbahnwettbewerbs und des ICOM-Kongresses ihre Pforten am 7. September öffnete. Die tschechoslowakischen Modelleisenbahner mit einer sehr gut ausgestalteten TT-Großanlage nahmen an der Sonderschau teil.

Den Reigen der Exponate ergänzten noch eine kleinere Heimanlage des Leipziger Modellbahnfreundes S. Schulze in der Nenngröße N sowie eine ungarische Anlage. Einen Blickfang besonderer Art bot das im Original ausgestellte gesamte Vorderteil der MAV-Lokomotive 326.369 mit Rauchkammer, Zylindern, Kamin, Pufferbohle mit Zug- und Stoßvorrichtungen usw. Für den Laien war jedoch die Rückseite dieses Ausstellungsstückes besonders interessant, weil man den Kessel durchschnitten hatte, so daß die vielen Heiz- und Rauchrohre freilagen. So fügten sich alle diese Exponate gemeinsam mit den in Vitrinen im selben Pavillon 44 ausgestellten Modellen des XVI. Internationalen Modellbahnwettbewerbs harmonisch zu einem Ganzen, welches eine echte Eisenbahn-Atmosphäre verbreitete und Tausende von Besuchern anzog.



1



2



3



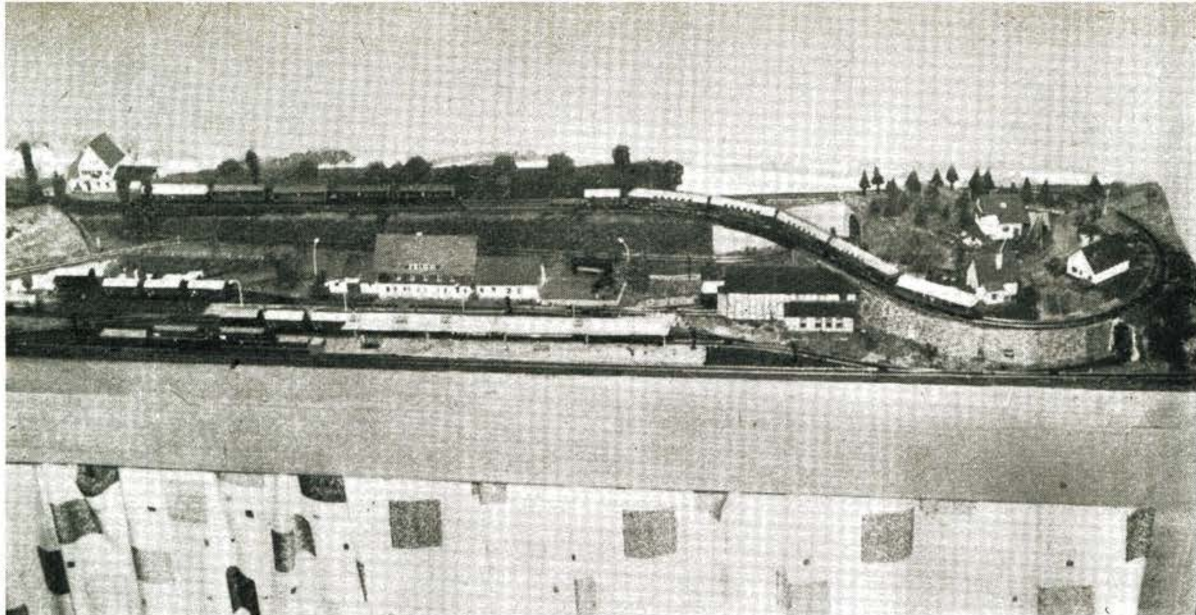
4

Bild 1 Noch herrscht emsiges Treiben beim Aufbau der Ausstellung im Pavillon 44. Da muß man schon ein gut eingespieltes Team und eine große Erfahrung haben, soll alles reibungslos klappen. Die Leipziger Modelleisenbahner verfügen über beides.

Bild 2 Natürlich zog es die meisten Besucher zuerst zu der H0-Großanlage aus Leipzig hin: Dafür sorgte ohne Zutun ihr Ausmaß und ihr idealer Standort vis-à-vis vom Eingang. Einen Kernpunkt dieser „Arlbergbahn" stellte der vorbildgetreue Trisanna-Viadukt dar.

Bild 3 Auch mit diesem Ausstellungsstück – Dioramen über die Entwicklungsepochen der Eisenbahn – machte die AG „Friedrich List" eine gute Werbung für sich und für die Arbeit unseres DMV. Auf unserem Bild erkennt man die Dioramen „The rocket", „Der Adler", „Amerikanische Eisenbahn um 1870" und „Deutsche Ländereisenbahn 1910".

Bild 4 Die mächtige TT-Anlage von Herrn Hromada aus Liberec (CSSR) hatte es aber auch in sich. Sie zeichnete eine geschickte Gleisführung und eine gute Landschaftsgestaltung aus.



5

6

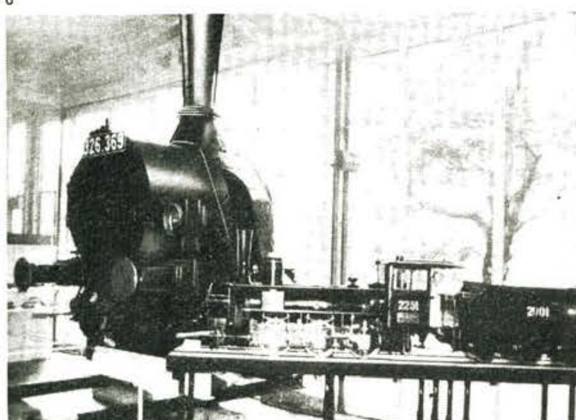
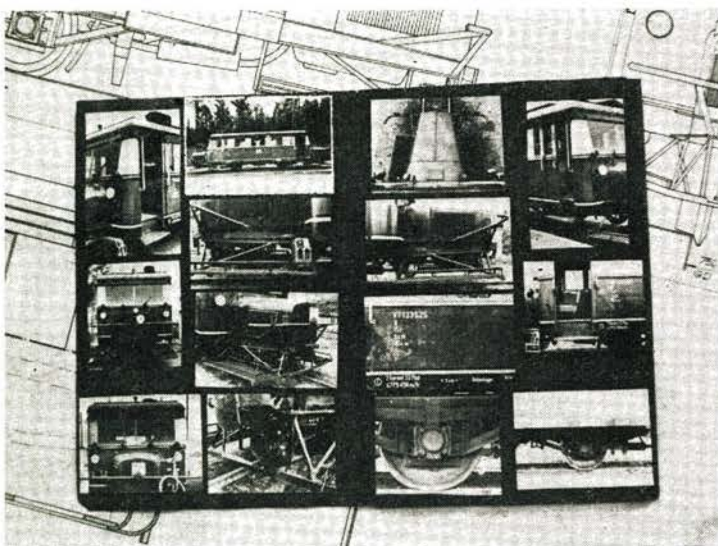


Bild 5 Im Verhältnis zu den Großen zwar nur bescheiden, doch nicht weniger interessant, zeigte diese N-Anlage dem ungarischen Besucher deutlich, was man mit dieser kleinen Bahn alles auch bei Raumnot anfangen kann. Erbaut hatte sie der Leipziger DMV-Freund S. Schulze.

Bild 6 Und hier das Vorderteil der guten alten 326.369 der MAV, welches dem Betrachter einen kleinen Einblick in „das Innenleben“ einer Dampflok vermittelte. Im Vordergrund, ein guter Einfall, das Modell dieser Baureihe.

Fotos: Manfred Gerlach, Berlin

Zum Eigenbau von Fahrzeugmodellen



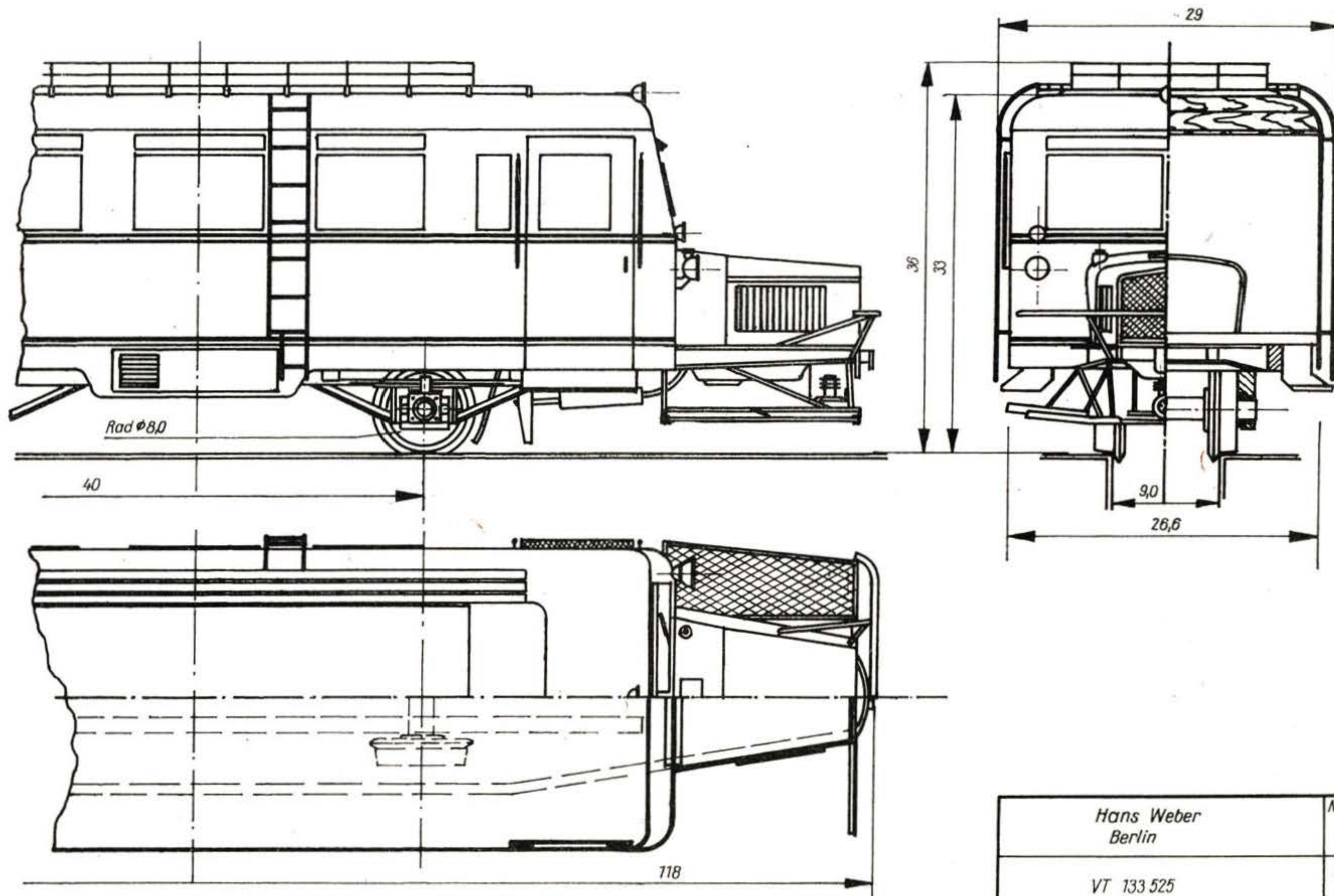
Meinen Beitrag „Vom Vorbild zum Modell“ (Heft 10/1969) will ich hier noch um eine Fotomontage und eine Zeichnung bereichern.

Mit der Fotomontage wird augenfällig demonstriert, daß für den Modellbau möglichst eine Vielzahl guter Detailfotos des Vorbildes beschafft werden sollten. Von Vorteil ist es, auch eine exakte Reißbrettzeichnung nach der Vorlage der groben Handskizze (siehe Heft 10/1969, Seite 295, Bild 1) anzufertigen.

Für Modelleisenbahner, die sich den Schmalspurtriebwagen der Bauart „Wismar“ ebenfalls nachbauen wollen, ist auf der nächsten Seite eine „Reinzeichnung“ für Modellbauzwecke abgedruckt.

Im Zusammenhang mit dem Beitrag „Vom Vorbild zum Modell“ (Heft 10/1969, Seiten 295 bis 300) wird es sicherlich auch möglich sein, ein gutes Modell auf die „Räder zu stellen“.

Ing. Hans Weber, Berlin


29
36
33
Rad ⌀8,0
40
9,0
26,6
118
Hans Weber
Berlin
Nenngröße
H0
VT 133 525
Maßstab
2 : 1

WISSEN SIE SCHON ...

● *daß auf einem Streckenabschnitt von 600 km zwischen Kalkutta und Neu Delhi (Indien) die bei der DR bekannte induktive Zugsicherung eingebaut wird? Diese Sicherungseinrichtungen machen sich mit der Erhöhung von Fahrgeschwindigkeiten erforderlich.* K.

● *daß ab Januar 1970 im europäischen grenzüberschreitenden Verkehr nur noch Eisenbahnwagen, die für Geschwindigkeiten von mindestens 80 km/h geeignet sind, zugelassen sein werden? Damit verbunden sind erhebliche Laufwerksveränderungen bei dem vorhandenen Wagenpark. Die Deutsche Reichsbahn hat diese Maßnahme durch ein Modernisierungsprogramm, u. a. durch den Einbau von Rollenlagerradsätzen und eines überkritischen Laufwerks vorbereitet.* K.

● *daß die in großem Umfang schon verwendeten Piktogramme (Bildzeichen) international verbindlich festgelegt sind? Abweichungen von der einheitlichen Gestaltung sind nicht gestatttet.* K.

● *daß auf dem Versuchsring bei Moskau ein Gasturbinenzug getestet wird? Jeder Motorwagen hat eine zweiwellige Gasturbine, an die ein dreiphasiger Synchrongenerator zur Erzeugung von Wechselstrom für die Fahrmotoren angeschlossen ist. Turbine und Generator sind auf dem Dach des Fahrzeugs montiert. Der Zug erreicht Spitzengeschwindigkeiten von über 200 km/h.* K.

● *daß Washington (USA) bis 1980 ein neues schienengebundenes Nahverkehrsnetz von etwa 160 km erhält? Mit über 800 Fahrzeugen (je 23 m lang, 3 m breit und 82 Fahrgäste aufnehmend) soll es zum Massenverkehrsmittel ausgebaut werden und für Geschwindigkeiten von 120 km/h ausgelegt sein.* K.

● *daß der VEB PIKO Sonneberg in diesem Jahr internationale Messen und Ausstellungen in Polen, der ČSSR, Ungarn, Bulgarien, Jugoslawien und Westdeutschland beschickte?*

● *daß 1960 bei den PIKO-Wagenmodellen die bedruckte Beschriftung eingeführt wurde?*

● *daß die Italienischen Staatsbahnen (FS) Schnellfahrlokomotiven für Höchstgeschwindigkeiten von 180 km/h betreiben? Diese 4achsigen elektrischen Lokomotiven, Baureihe E 444, sind im Rahmen eines umfangreichen Modernisierungsprogramms in mehreren Stück gebaut und zum Einsatz gebracht worden. Einige technische Daten: Länge über Puffer 16 840 mm, Drehzapfenabstand 9000 mm, Dienstmasse 79 t, Dauerleistung 3040 kW, größte Anfahrzugkraft 20 200 kp.* K.





87 Jahre Rostocker Straßenbahn. Der historische Triebwagen Nr. 24 wurde anläßlich der 750-Jahr-Feier (1968) der Stadt Rostock und auch der Ostseewoche leihweise aus Leipzig übernommen. Diesen Triebwagen hat man aus einem Arbeitswagen in seinen Originalzustand zurückversetzt und dem damaligen Rostocker Wagentyp (87 Jahre Rostocker Straßenbahn) angepaßt. Foto: Jürgen Arnold, Leipzig

BUCHBESPRECHUNG

Hofmann

Ökonomik, Organisation und Planung der Eisenbahn

transpress

VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

442 Seiten, 101 Tafeln, 22,80 Mark

Es ist der große bildende Wert eines jeden Steckenpferdes, daß es zu tieferer Beschäftigung mit dem Objekt der Liebhaberei, in unserem Fall mit der „Hauptausführung" anregt. Der moderne Modelleisenbahner wird es dabei nicht länger mit den Dienstvorschriften, dem Signalwesen und der Motivgestaltung bewenden lassen. Er wird versuchen, auch die volkswirtschaftlichen Aspekte seines großen Vorbildes zu erfassen und im wahrsten Sinne des Wortes zu „modellieren". Fragen tauchen auf: Wohin tendiert eigentlich die Eisenbahn? Welche Probleme gibt es in anderen Ländern? Wie funktioniert die internationale Zusammenarbeit der Bahnverwaltungen? Wie ist die Leitung der Deutschen Reichsbahn gegliedert? Wie wird die Planerfüllung der Eisenbahn gemessen? Was heißt Qualität der Güterbeförderung? Was hat es mit den neuzeitlichen Begriffen wie Knotenpunkte, Optimierung der Güterströme usw. auf sich?

Der Modelleisenbahner wird angeregt, nicht nur schlechthin zu fahren, sondern pünktlich, unfallfrei und wirtschaftlich seine Züge über die Gleise zu dirigieren. Wäre es nicht denkbar, daß diese Maximen zum Gegenstand eines „interfamiliären" Wettbewerbs gemacht werden, wenn mehrere Amateure – etwa Vater und Söhne – die Anlage bedienen?

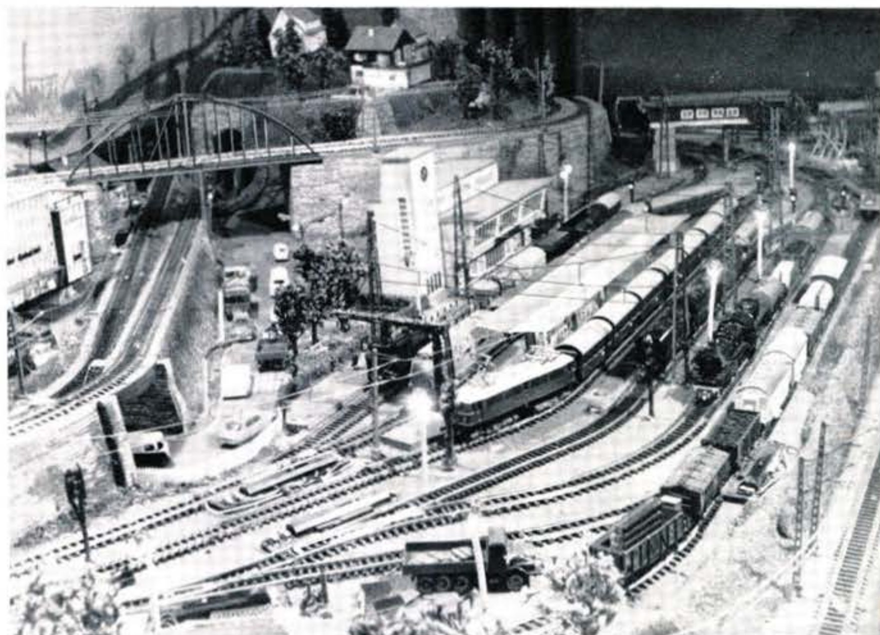
Zahlreiche Tabellen bieten Fakten, die in solcher Dichte noch nirgends zusammengestellt wurden: Struktur des Güterversandes, mittlere Versand- und Transportweite der DR und Eisenbahnverwaltungen verschiedener Länder, Anteil der Güterbeförderung nach Rbd, Darstellung der Reise- und Güterströme sowie der Streckenbelastung, Qualität der Preise der Personenbeförderung bei verschiedenen Verkehrsmitteln, Vergleich der Leistungsfähigkeit diverser Transportmittel, Wirtschaftlichkeitsvergleiche der Traktionsarten u. a. v. m.

Wenn auch mehrere Themen wie Materialwirtschaft, Planung der Arbeit und Finanzen dem Modellbahner nur wenig sagen, so sind es doch genügend Kapitel, die die Anschaffung des Buches lohnen.

Bedauerlich nur, daß der Autor zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses (Ende 1967) noch keine Möglichkeit oder Veranlassung sah, auf den Containerverkehr einzugehen.

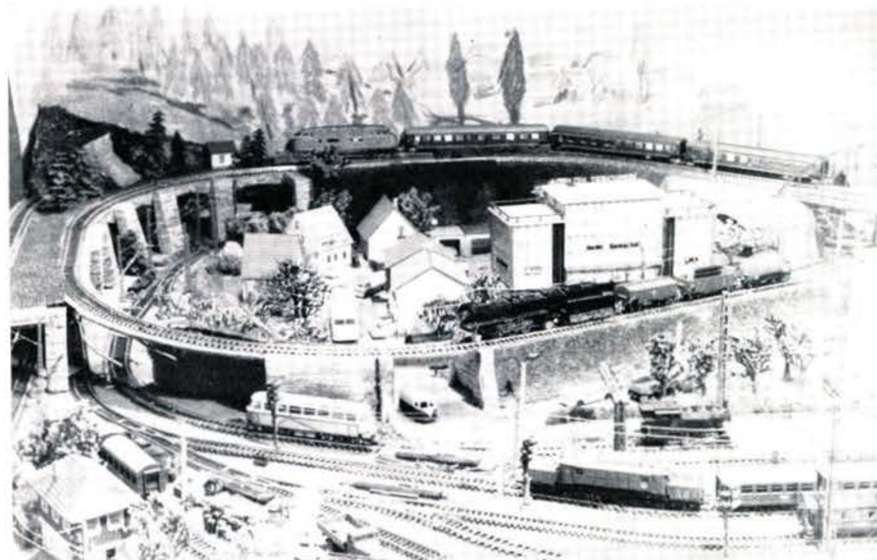
R. Eckelt

Ein Serviermeister und Gastwirt . . .



1

. . . aus Thale serviert uns hier seine dritte TT-Modellbahn-Anlage. Es ist unser Leser Helmut Meißner.
Diese Klappanlage mißt 1,40 m × 1,90 m. Ausgediente Postrelais schalten die einzelnen Hauptsignale.
Um ein Verziehen der Hartfaserplatte zu verhindern, wurde sie auf einen Stahlrohrrahmen fest verschraubt.
Zwei Jahre lang wird schon gebastelt und gebaut, doch fertig ist die Anlage noch lange nicht. Gegenwärtig wird alles elektrifiziert.
Auf der schönen Modellbahn sind so ziemlich alle Fahrzeuge im Einsatz, welche das Haus Zeuke & Wegwerth KG anbietet.



2

3

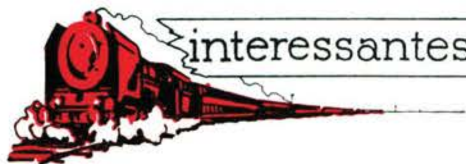


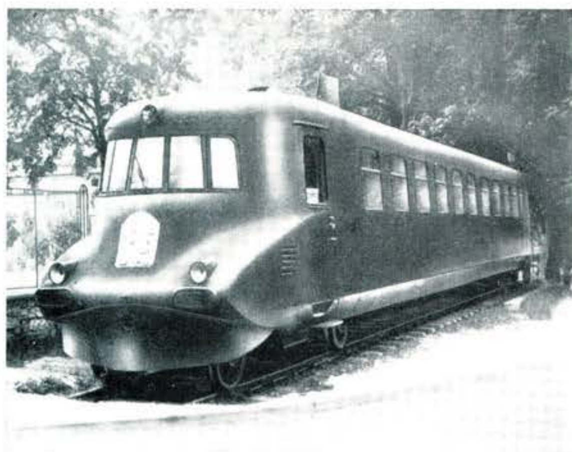
Bild 1 Zunächst ein Überblick über die TT-Anlage von Herrn Meißner. Eigentümlicherweise liegt der Bahnhof in der Mitte und wird von der zweigleisigen Ringstrecke umfahren. Dadurch sind unbegrenzte Fahrzeiten möglich, ohne daß ein Bahnhof berührt wird.

Bild 2 Achten Sie bitte auf den Eigenbautriebwagen vorn links, er besteht aus einem Triebgestell der V 200 mit beiden Drehgestellen, und als „Hut" dient offensichtlich die Karosserie eines H0-Autobusses. Ideen muß man eben haben!

Bild 3 Ein Teil der Anlage ist schon „unter Fahrdraht", planmäßig konnte der elektrische Zugbetrieb aufgenommen werden. Der erste Güterzug wird von einer BR E 94 gefördert.

Fotos: Helmut Meißner







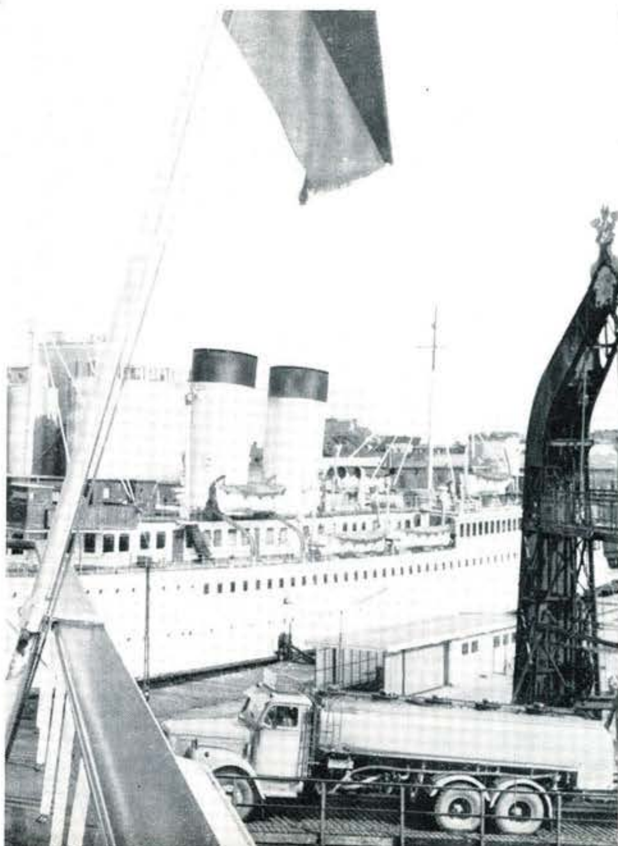


Die ersten beiden Schnelltriebwagen der ČSD (M 290.0), genannt „Slovenská strela" (slowakischer Pfeil), fuhren von 1936 bis Kriegsende auf der Strecke Praha–Bratislava. Leistung 2×165 PS, Höchstgeschwindigkeit 130 km/h. Heute steht der M 290.001 im Tatra-Museum Kopřivnice.

Die neueste Triebwagen-Baureihe (M 296.1) fährt als „Vindobona" von Berlin nach Wien. Baujahr 1969, Leistung 800 PS, Höchstgeschwindigkeit 120 km/h. Unser Bild zeigt einen Triebwagenzug auf dem Berliner Ostbahnhof.

Text u. Fotos: Wolfgang Kunert, Berlin





Hafenanlage in Trelleborg. Am Kai die alte Eisenbahnfähre „Drottning Victoria", die am 7. Juli 1909 gemeinsam mit „Deutschland" und „Preußen" den Fährbetrieb Trelleborg–Saßnitz aufnahm.

Text u. Foto: Werner Schulz, Berlin



Ing. GOTTFRIED KÖHLER, Berlin

Diesellokomotive „Kestrel" der Britischen Eisenbahnen

Ein interessantes Triebfahrzeug ist seit dem vergangenen Jahr bei den Britischen Eisenbahnen im Einsatz. Die mit Kestrel (zu deutsch Turmfalke) bezeichnete dieselelektrische 4000-PS-Diesellokomotive mit einer Maschinenanlage ist eine Weiterentwicklung der 2750-PS-Lokomotiven vom Typ 4, von denen bereits 500 Stück von der Firma Brush-Electrical-Engineering-Co. Ltd. gebaut worden sind. Untersuchungen dieser Firma ergaben, daß eine Einsektions-Diesellokomotive gegenüber einer Zweisektionslok gleicher Leistung eine bedeutende Senkung der Betriebs- und Instandhaltungskosten bringt. Die spezifischen Investitionskosten verringern sich um etwa 25 Prozent, die Kosten für die Wartung und Unterhaltung um 35 Prozent und der Kraftstoffverbrauch ungefähr um 10 Prozent.

Das Leistungsvermögen dieser im Personen- und Güterzugdienst universell einsetzbaren 6achsigen Maschine ist erstaunlich; die maximale Anfahrzugkraft beträgt etwas mehr als 26 Mp. Bei einer Stundengeschwindigkeit von 44,25 km/h sind 5200 t Zughakenlast möglich, bei Höchstgeschwindigkeiten von 177 km/h und der Steigung von 5,26 ‰ noch 2000 t und bei Steigung von 10 ‰ immerhin 1250 t. Die Konstruktionsgeschwindigkeit ist mit 210 km/h festgelegt. Da für die Zugheizung ein Teil der Motorleistung abgenommen wird, beträgt die Stundengeschwindigkeit für einen 600 t schweren Reisezug bei der Steigung von 10 ‰ immerhin noch 96,5 km/h. Um günstige fahrdynamische Eigenschaften, insbesondere hinsichtlich des Haftreibwertes und des Radschlupfes zu erhalten, ist eine Regeleinrichtung installiert worden mit Sicherungs- und Schutzstromkreisen und zahlreichen elektronischen Einrichtungen.

Die Antriebsanlage

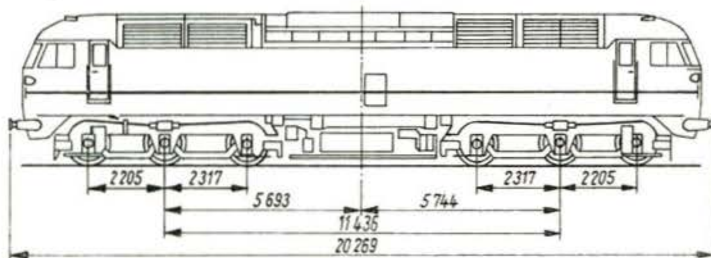
Das Kernstück der Lokomotive bildet der in Frankreich gebaute Sulzer-Dieselmotor vom Typ 16 LVA 24 mit Aufladungskühlung und einer Zugförderleistung von 4000 PS bei einer Drehzahl von 1100 min^{-1}. Dieser 16zylindrige V-Motor treibt den Hauptgenerator (Leistung 2735 kVA) und einen kombinierten Zugheizungs-Zusatzgenerator an. Der Motor wird von einem Drehanlasser, der den Gleichstrom für die Batterieladung, die Dieselmotor-Anlaßeinspritzpumpe, Entlüfter und Kompressoren liefert, in Betrieb genommen. Der am Motor angeflanschte Wechselstrom-Hauptgenerator ist eine zehnpolige Dreiphasenmaschine mit bürstenloser Erregermaschine; über 84 Siliziumdiodengleichrichter mit einem Nennstrom von 300 A wird der Wechselstrom gleichgerichtet. Dieses System (Wechselstrom/Gleichstrom) soll bei Belastung und einer Motordrehzahl von 1100 min^{-1} eine kontinuierliche Leistung von 3110 A, 810 V und 2520 kW oder 4980 A, 504 V und 2510 kW ermöglichen.

Der kombinierte Zugheizungs-Zusatzgenerator mit bürstenloser Erregermaschine liefert über Gleichrichter die Leistung für die Zugheizung, und zwar mit der Gleichspannung von 825 V. Auch werden die vom Zusatzgenerator angetriebenen Kurzschlußläufer-Wechselstrommotoren dafür benutzt, um die Umlaufkühlungs- und Entlüftungsgebläse für die Fahrmotoren zu betreiben.

Die Erregermaschine für die Haupt- und Zusatzgeneratoren sind bürstenlose Drehankertypen, die auf einer Verlängerung der Läuferwelle angeordnet sind. Jede Erregermaschine ist durch einen Aufsatz des Jochs am Generator und Rahmen seinem Generator zugeordnet und mit den Läuferwicklungen verbunden. Im Generatorfeld beträgt die Dauerleistung des Drehanlassers bei voller Motordrehzahl 448 A, 110 V und 49,3 kW.

Die Läuferwelle des Hauptgenerators ist mit der Erregermaschine flexibel gekuppelt. Die schnellaufende Motorwelle ist fest und mit der Erregermaschine flexibel gekuppelt. Die schnellaufende Abtriebswelle vom Übersetzungsgetriebe treibt über eine flexible Kupplung den Drehanlasser und am anderen Ende der Drehanlasserläuferwelle über eine flexible Kupplung den Zugheizungs-Zusatzgenerator an.





Die Baugruppe Dieselmotor-Generator ist auf Metalastik-Halterungen elastisch gelagert. Diese Halterungen gestatten eine Bewegung von ungefähr 3,2 mm aus der Mittellage. Der Nebenrahmen aber ist starr am Unterrahmen montiert. Dieser hat zusätzlich Tweflex-Vulkankupplungen, da gefordert wird, im Normallauf ein Drehmoment von 622 kpm und beim Anlassen des Dieselmotors ein maximales Drehmoment von 1797 kpm übertragen zu können. Zwischen dem Getriebe und dem Drehanlasser hat die Kupplung während des Anlassens 719 kpm und im Normallauf 362 kpm aufzunehmen bzw. zu übertragen.
Bei den sechs Fahrmotoren handelt es sich um vierpolige Gleichstrom-Reihenschlußmotore, deren Leistung jeweils 515 PS beträgt. Jeder Motor ist auf einem Tragrohr montiert; er läuft zentriert mit der Achse und ist am Drehgestellrahmen durch eine Konsole federnd am Motorgehäuse befestigt. Das Großrad hat Gummischwingungselemente, um eine Drehelastizität für die Abdämpfung der Schwingungen im Antrieb zu gewähren.
Die Motoren, die die Lüftergebläse für die Fahrmotorkühlung und die Umlaufkühlungslüfter antreiben, sind alle vom Hilfsgenerator angetriebene dreiphasige Wechselstrom-Kurzschlußläufermotoren. Zwei der vier Kühlungslüfter sind für eine Dauerleistung von 47,2 PS und zwei für 21,5 PS bemessen bei einer Drehzahl von jeweils 1795 min^{-1}. Die zwei Fahrmotorlüftermotoren sind für eine Dauerleistung von je 19,7 PS bei 2720 min^{-1} bemessen. Jeder Fahrmotor wird mit maximal 84 m^3/min belüftet.

Kompressoren, Sauggebläse, Einspritzpumpen und die Gebläse zur Kühlung der Gegenstrom-Bremswiderstände werden von Gleichstrommotoren angetrieben. Die Sauggebläse und Kompressoren sind an den Drehanlasser angeschlossen. Die Bremswiderstands-Gebläsemotoren erhalten die Leistung von den Fahrmotoren während des Bremsvorgangs.

Das Laufwerk

Das Laufwerk hat die herkömmlichen Achslagerführungen; die Führungen aus Manganstahl-U-Profil sind angeschraubt und zum Ausgleich des Spielraums befinden sich oben und unten Beilagen.

Die Außenachsen haben doppelreihige Pendellager und die Mittelachse hat doppelreihige Zylinderrollenlager. Hängende geschmiedete Schwanenhalsträger sind an den Achslagergleitplatten über den Achslagern befestigt. Der Drehgestellrahmen ruht auf Schraubenfedern. Die Höhenverstellung wird an den Primärfedern durch separate Führungsplatten innerhalb der Federsitze auf dem Schwanenhalsträger und dem Drehgestellrahmen vorgenommen.

Der Fahrzeugkasten ist auf einer Stahlgußwiege mit einer großen mittleren Auflage abgestützt. Für Notfälle und zum Ausgleich sind seitliche Gleitstücke angebracht.

Die Bremseinrichtung

Die Kestrel besitzt neben der pneumatischen Bremsausrüstung eine elektrische Widerstandsbremse, deren Leistung 1470 PS beträgt. Beide Bremssysteme werden von einem Führerbremsventil aus bedient. Eine elektronisch arbeitende Automatik reguliert in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit das vorteilhafteste Verhältnis zwischen den pneumatischen und den elektrodynamischen Bremskräften. Die bei der Bremsung zugeschalteten Widerstände werden – wie schon erwähnt – durch Ventilatoren gekühlt. Die Spannung an den Ventilatormotoren ist dabei gleich dem Spannungsabfall an den Bremswiderständen. Dadurch entspricht die Kühlintensität immer der Leistung, die in den Widerständen umgesetzt wird.

Weitgehend standardisierte Bauelemente

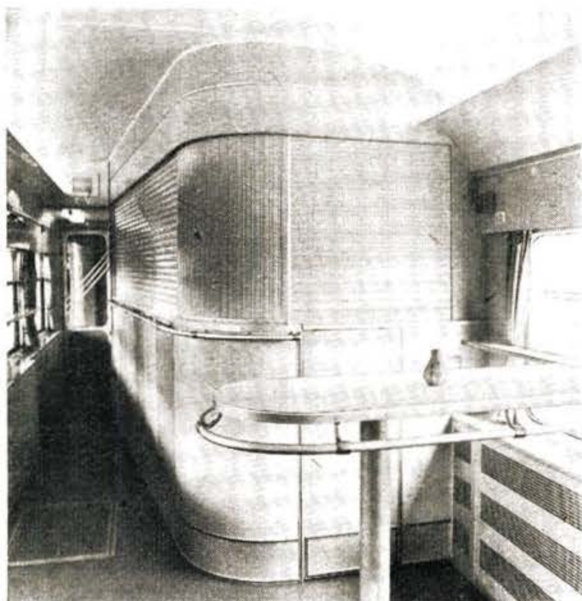
In einem geschlossenen Regelsystem werden die elektronischen Bauelemente auf der Diesellokomotive zusammengefaßt. Man wählte ein Baukastensystem mit gedruckten Leiterplatteneinschüben. Entsprechende Kombinationen lassen eine Vielzahl von Funktionen zu. Gleiche Leiterplatten sind beispielsweise für die Feldschwächungsregelung, die Motortemperaturkontrolle, die Zugheizungsspannungsregelung, die umlaufende Diodenfehlergleichrichtung und die Steuerung der Widerstandsbremse benutzt worden.

Führerstandausrüstung

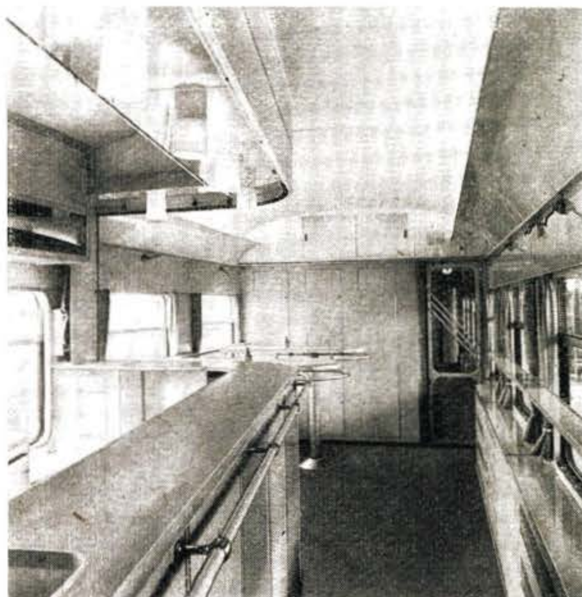
Die beiden an der Stirnseite angeordneten, windschnittig ausgeführten Führerstände haben gleiche Bordausrüstung. Günstige Anordnungen der Schalt- und Überwachungselemente sowie eine großzügige Ausstattung wurden gewählt.
Die abgerundete Glasfront und die Seitenfenster bieten günstige Sichtverhältnisse.
Ein spezielles Druckluftsystem hält im Führerstand einen konstanten Druck, was ein Eindringen von Staub verhindert. Zum Heizen wurden Kaloriver eingebaut mit einer Leistung von 4 kW, die ständig eine Temperatur von 22 °C einregeln.
Erwähnenswert wäre noch das Fahrschalter-Fußpedal, das in den Fahrstellungen mit Druckknöpfen auf dem Schaltpult verbunden ist. Der Triebfahrzeugführer kann sich sieben Sekunden lang anderen Tätigkeiten widmen, bis die Wachsamkeitseinrichtung auslöst.

Technische Daten

Spurweite	1 435 mm
Länge über Puffer	20 269 mm
Fahrzeugbreite	2 686 mm
Fahrzeughöhe	3 975 mm
Drehzapfenabstand	11 436 mm
Dienstgewicht (mit vollen Vorräten)	126 t
Kraftstoffvorrat	4 546 l
Motortyp	Sulzer, 16 LVA 24
Motorleistung	4 000 PS
Hauptgeneratorleistung	2 735 kVA
Fahrmotorleistung	6 × 515 PS
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h



1



2

Büfettwagen der Deutschen Reichsbahn

In den schnellfahrenden Zügen der Deutschen Reichsbahn sind die ersten fünf Mitropa-Büfettwagen im Einsatz. Es handelt sich um Modernisierungswagen aus dem Raw Delitzsch, deren halber Wagen vom Raw Gotha in der Raumgröße von fünf bzw. vier Abteilen und den Abort zusätzlich mit dem Büfett- und Gastraum ausgerüstet wurden. Diese Wirtschaftsräume sind nach modernen Gesichtspunkten der Gastronomie gestaltet worden und erfreuen sich inzwischen bei den Reisenden großer Beliebtheit.

Wie aus dem Grundriß erkennbar, ist der Wagen wie folgt gestaltet. An die Sitzabteile schließt sich der Gastraum an, der mit zwei Stehtischen für etwa 16 Personen ausgerüstet wurde. Das Büfett, über Jalousien verschließbar, ist mit diversem Geschränk, das überwiegend Kühleinrichtungen hat, bestückt. In der Küche steht ein Propangasherd mit Bratröhre, so daß auch kleine Speisen zubereitet werden können.

Mit diesen Fahrzeugen wird der internationalen Entwicklungstendenz Rechnung getragen, in schnellfahrenden Zügen, auch auf kürzeren Strecken, eine Versorgung der Reisenden mit Speisen und Getränken zu ermöglichen. In Vorbereitung ist der Einbau von Speise- und Getränkeautomaten. K.

Bild 1 Blick vom Gastraum auf das geschlossene Büfett

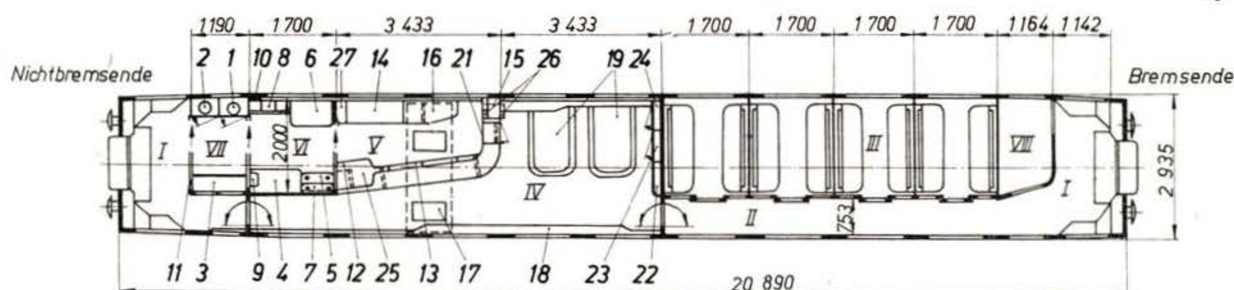
Bild 2 Blick vom Büfett zum Gastraum

Bild 3 Grundriß des Büfettwagens

I Einstiegraum, II Seitengang, III Fahrgastraum, IV Gastraum, V Büfett, VI Küche, VII Getränkevorratsraum, VIII Abort

1 und 2 Schränke für Waren, 3 Schrank für E-Geräte, 4 Kühlschrank, 5 Propangasherd, 6 Arbeitstisch, 7 Wrasenabzug mit Tellerwärmer, 8 Spülbecken, 9 Handwaschbecken, 10 Durchlauferhitzer, 11 Schiebetür, 12 Kaffeemaschine, 13 Büfett, 14 Rückbüfett, 15 Ausstellungsvitrine, 16 Schrank für Waren, 17 Getränkebunker, 18 Fenstertisch, 19 Tisch, 21 Klappe, 22 Kleiderspind, 23 Schrank für Waren, 24 Getränkespind, 25 Schrank für Geschirr, 26 Abfallbehälter, 27 Rollschrank für Gläser

3



Ing. FRITZ HOHM, Rothenförde über Staßfurt

Modellbahnanlage mit Industriewerk

Die Zimmeranlage

Für meine Zimmeranlage in der Nenngröße H0 standen mir insgesamt 36 m² Fläche zur Verfügung. Infolge der rechteckigen langgestreckten Form meines Raumes wählte ich für meine Anlage die Form eines Hufeisens. So entstand auf der einen Seite eine Rangieranlage mit einem nach allen Richtungen hin fahrenden Laufkran und einem Fährschiff zur Aufnahme von zwei Zügen. Im Anschluß daran, mit Verbindungsgleisen verbunden, folgt ein Gebirgsmotiv mit einem Durchgangsbahnhof. Auf diesem Teil befindet sich ein Bergmassiv, das in einer Spirale von vier Windungen von der Talsohle bis zum Gipfel durchfahren werden kann, um an der Zimmerwand entlang abwärts wieder die Talsohlenhöhe zu erreichen. Nach einer sechs Meter langen Talfahrt an der Stirnseite des Raumes erreicht der Zug eine Fabrikanlage auf der rechten langen Zimmerseite, die nach Plänen einer Sodafabrik gebaut wurde. Über eine längere Fahrstrecke vom Bahnhof der Sodawerke aus, der sieben Bahnsteige hat, erreichen die Züge eine Rennbahnanlage, um wiederum über eine Schleife zurück zum Ausgangspunkt zu gelangen. Eine Übertunnelung der Schleife erweckt den Eindruck, daß der zurückfahrende Zug aus einer anderen Richtung kommt. Nun zu den einzelnen Objekten:
Die Rangieranlage wurde mit Pilzschienen und Pilz-Weichen ausgelegt. Die Länge des Abstell- und Rangierbahnhofs beträgt 4,5 m und die Breite 0,7 m. Insgesamt wurden 32 m Gleis darauf verlegt. Über eine Drehscheibe und eine Verschiebebühne können Loks in die zugehörigen Lokschuppen gefahren und dort abgestellt werden. Über die Verschiebebühne gelangen außerdem die ankommenden Personenzüge oder Triebwagen in das Fährschiff. Eine davor angeordnete Weiche ermöglicht das Einfahren von zwei Zügen von 0,7 m Länge.
Das Fährschiff gleicht mit einigen Abweichungen dem Vorbild „Saßnitz". Die Abweichungen bestehen in den veränderten Dimensionen und der Menge der eingebauten Gleise. Hier mußten Konzessionen gemacht werden, da selbst auf einer Großanlage die Platzverhältnisse zur Reduzierung der Ausmaße zwangen. Das Schiff besteht aus mehreren Schichten Bretter, die entsprechend den Deckaufbauten zugeschnitten und verformt wurden. Dem Schiffskörper wurde mit Holzraspel und Hobel die endgültige Form verliehen.

Neben dem Fährschiff befindet sich der Warenumschlagplatz, über dem sich ein mechanisierter Laufkran fahren läßt. Die Kranbrücke läuft auf einem Krangerüst. Für die Längsfahrt des Kranes dient ein Motor, dessen Drehzahl durch ein selbstgebautes Getriebe aus Uhrwerkzahnrädern auf die erforderliche Drehzahl herabgesetzt wurde. Über eine Antriebswelle, auf der zwei Seilrollen befestigt sind, und eine endlose Angelsehne wird der Kran gezogen: Die Kranbrückenköpfe tragen TT-Wagenräder, die auf einem TT-Gleis laufen. Die Fahrwerke haben Schwierigkeiten bereitet, da der ganze Kran durch die Motoren und die erforderlichen Getriebe, den Drehkranz und den gesamten Aufbau ein verhältnismäßig großes Gewicht erreichte. Um alle Bewegungen, dem Vorbild gleich, ausführen zu können, mußten vier Motore eingebaut werden. Da die hohen Drehzahlen der kleinen Motore nicht zu verwenden waren, mußte für jeden Motor ein Getriebe angefertigt werden. Nicht in jedem Falle eigneten sich Uhrwerkräder, so daß entsprechende Stirn- und Kegelräder angefertigt werden mußten, was wiederum ein erhöhtes Baugewicht ergab.
Von dem Rangierbahnhof aus, über ein Verbindungsstück, das gleichzeitig die Ausfahrt des Fährschiffes wurde, gelangen die Züge zum Gebirgsmotiv mit dem fünfgleisigen Durchgangsbahnhof. Das sechste Gleis führt in einen Kehrtunnel, in dessen Innern sich der Zug fünfmal spiralförmig nach oben bzw. nach unten windet. Auf dem Plateau des Bergmassivs befinden sich einige Wochenendhäuser und eine Bedarfshaltestelle. Von dort aus über eine improvisierte Baustelle, an der Wand entlang, fährt der Zug wieder talwärts, bis er schließlich den Bahnhof der Sodafabrik erreicht.

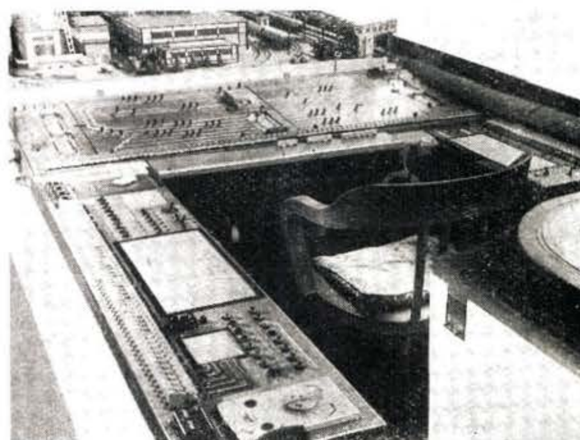
Das Bergmassiv besteht aus einem Gerippe aus Hartfaserpappe, Packpapier und als Deckmasse Dekofasern. Für den übrigen Gebirgsteil wurde Baumrinde verwendet, die dem gesamten Aufbau ein naturgetreues Aussehen verleiht.
Die siebenstöckigen Hochhäuser sind selbst gebaut. Sie bestehen aus Hartfaserpappe. Die Außenseite wurde mit Zeichenkarton beklebt, auf dem vorher die Fenster aufgezeichnet wurden. Die Balkons und Formleisten vervollständigten das Bauwerk. An der Stirnseite des Raumes entlang, in zwei Etagen übereinander, führen die Bahnlinien von dem Gebirgsbahnhof an einem weiteren Gebirgsmassiv und an einem Kalkwerk vorbei zur Sodafabrik, die mit den Kalköfen, den Produktionsgebäuden und der Solereinigungsanlage den Hauptanziehungspunkt bildet. Dieser Komplex ist von einem ausgedehnten Gleisnetz überzogen.

Die Längsseite des Industriewerks wird durch den siebengleisigen Bahnhof begrenzt, der als Durchgangsbahnhof gebaut ist. Sofern die Güterzüge nicht für die Sodafabrik bestimmt sind und in oder um das Werk herumfahren sollen, werden die Personenzüge durch den Bahnhof zur Rennbahn geleitet, die sich im Anschluß an die Sodafabrik befindet und ebenfalls einen Bahnhof hat. Ein ausgedehnter Parkplatz mit einem Motel ergänzt die Autorennbahnanlage. Sowohl die Rennbahn als auch das Motel wurden selbst gefertigt. Erstere entstand nach eigenen Entwürfen. Als Stromleiter und gleichzeitig als Autoführung wurden Gleise und als Autos verkleidete Loks der Nenngröße N verwendet. Die Autos fahren mit einer Geschwindigkeit, die 180 km/h des Vorbildes entspricht.
Von einem Kommandostand aus wird die gesamte Anlage gesteuert und geschaltet. Eine Vielzahl von Kabelbäumen mußten von den einzelnen Anlageteilen zu den Schaltpulten verlegt werden, um alle mechanischen und elektrischen Geräte und Einrichtungen zu bedienen. Gleisbilder auf den Schaltpulten erleichtern die Übersicht und die Schaltungen der Fahrstrecken. In übersichtlicher Anordnung befinden sich auf den Schaltpulten die Tastenpulte für 73 Weichen, 155 Kippschalter und Druckknöpfe zum Einschalten der Stromkreise und sonstigen Geräte, wie Lampen, Windmühlen, Blinklichter, Drehscheiben usw., 17 Trafos teils mit, teils ohne Gleichrichter (je nach Verwendungszweck), 6 Heine-Regler für die Fahrgeschwindigkeitsregelung der Züge und der Hauptschalter zum Abschalten der gesamten Anlage.
Auf der Anlage befinden sich 47 verschiedene Loks einschließlich der Triebwagen, 163 Wagen aller Gattungen, 132 Lichtmaste, 456 Glühlampen für die Straßenbeleuchtung, Häuserbeleuchtung, Bahnhofsbeleuchtung und Weichenrückmeldung, 400 Bäume und Sträucher, 51 Häuser, 145 Autos und Fahrzeuge, davon allein 110 auf dem Parkplatz abgestellte Pkw, 2 Drehscheiben, eine Verschiebebühne, ferner 200 m verlegte Gleise und zur Verdrahtung der gesamten Anlage 2500 m Draht. Die gemalten Kulissen an den Wänden ergänzen den Hintergrund der Anlage und verleihen dieser ein natürliches Aussehen.


1


2


3


4

5



6



Bild 1 Durchgangsbahnhof im Tal der Gebirgslandschaft

Bild 2 Teil des Rangierbahnhofs mit abgestellten Diesellokomotiven

Bild 3 Talfahrt des Triebwagenzugs „Vindobona"

Bild 4 Der Kommandostand, von dem aus die gesamte Modellbahnanlage geschaltet und gesteuert wird

Bild 5 Der nach allen Seiten hin fahrbare Laufkran wird für den Umschlag Schiff/Eisenbahn eingesetzt

Bild 6 Motel mit Parkplatz neben der Autorennbahn

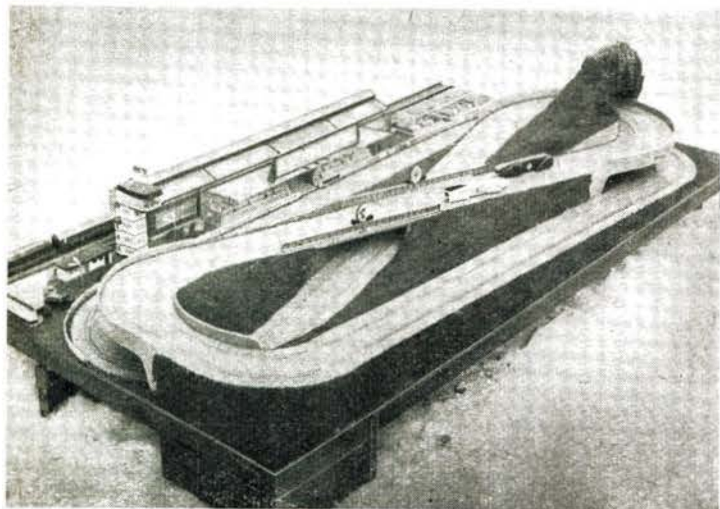


Bild 7 Die Autorennbahn als Teilobjekt der Anlage wurde aus Gleisen und Loks der N-Bahn gebaut

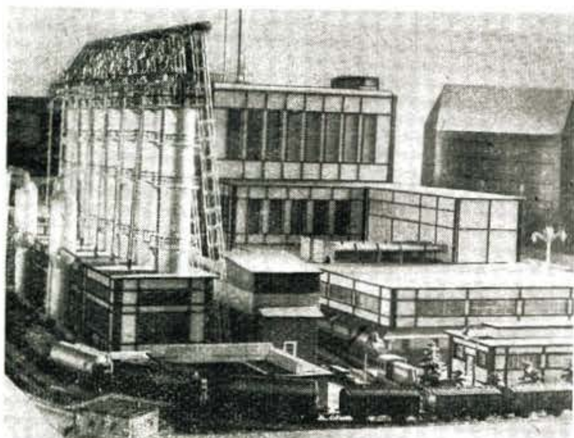


Bild 8 Gesamtansicht der Sodafabrik, links die Kalköfen, rechts die Produktionsgebäude

Das Sodawerk

Zum Bau des Sodawerkes im Maßstab 1 : 87 wurden Hartfaserplatten, Holz, Rohre, Rund- und Flächenmaterial aus PVC, ferner Alu-Draht, U- und Winkelprofilbleche von 1 bis 2 mm Schenkelhöhe und Sperrholz verwendet. Eine Voraussetzung zur Verwirklichung des Vorhabens war die Anfertigung einer Zusammenstellungszeichnung, Zeichnungen der Gebäude und der Kalköfen. Nachdem die Platzverhältnisse geklärt waren, wurde der Gleisplan der Fabrikanlage angepaßt. Die Gebäudewände bestehen aus Hartfaserplatten, die Fenster aus durchsichtigem Plastematerial. Aus dekorativen Gründen wurden auf die Gebäudeaußenseiten fachgerecht dünne Holzleisten von 1 bis 2 mm Dicke aufgeklebt. Auf den Innenausbau und die Ausrüstung mit den entsprechenden Maschinen und Geräten wurde bis auf die Innenausstattung des Produktionshauptgebäudes verzichtet. Die Ausstattung des Letzteren mußte deshalb erfolgen, weil man durch die großen Fenster in das Gebäude hineinsehen kann. Weiterhin wurden alle Gebäude mit einer Innenbeleuchtung ausgestattet.

Die Kalköfen bestehen aus PVC-Rohren, die Bühnen, Rundgänge und Aufzüge aus Winkel- und U-Profilblechen und die Geländer aus 1 mm dickem Kupferdraht. Für die Rohrleitungen eigneten sich sehr gut Alu-Draht und PVC-Rohre. Die Gerüste und Tragkonstruktionen für die Rohrleitungen bestehen aus Winkel- und U-Profilblechen. Farbe, Silberbronze und Deko-Material gaben dem Gesamtwerk das erforderliche Aussehen.

Um für die Produktion der Sodafabrik die Rohstoffe heranzubringen, wurde zur Belebung des Gesamtwerks eine Kalkbahn mit einer automatischen Be- und Entladung des Transportgutes installiert. Die von der Firma Zeuke & Wegwerth KG hergestellten TT-Selbstentladewagen bildeten die Grundlage zur Verwirklichung dieses Vorhabens, dem folgende Forderungen zugrunde lagen:

1. selbständiges Beladen der Wagen mit Schüttgut am Kalkwerk;
2. nach Beladen Abfahrt des Zuges durch den Zeitschalter;
3. nach Ankunft über dem Vorratsgebäude selbständiges Entladen der Wagen;
4. nach kurzem Aufenthalt Rückfahrt zum Kalkwerk (Zeitschalter);
5. bei Ankunft am Kalkwerk genau unter den Beladungsschurren anhalten, gleichzeitig das Beladen auslösen;
6. nach festgelegter Beladezeit schließen der Luken und
7. Abfahrt des Zuges durch den Zeitschalter.

Diese Aufgabe zu lösen, setzte eine einwandfreie Funktion aller mechanischen Geräte und Teile und einen gut durchdachten Schaltplan voraus.

Zunächst wurde das Kalkwerk gebaut. Der Boden des Raumes für das Schüttgut wurde mit kreisrunden Öffnungen versehen, die genau über den Schurren angeordnet werden mußten.

Ein zwischen Schurre und Bodenöffnung angebrachter Schieber wurde aus PVC-Flachmaterial hergestellt, das sich wegen seiner Oberflächenglätte und seiner Unempfindlichkeit gegen Feuchtigkeitseinwirkungen am besten eignete. Zur Steuerung des Schiebers bzw. zum Öffnen und Schließen der Luken dient ein Doppelspulenantrieb einer ausgedienten Piko-Weiche. Als Schüttgut mußte ein leicht rutschbares Material gefunden werden, das den Lukenschließvorgang nicht behindert und die Schurren nicht verstopft. Nach mehreren Versuchen mit verschiedenen Samenkornarten und auch mit dem von der Firma Zeuke empfohlenen und den Wagen beigegebenen kohleähnlichen Material wurden Senfkörner als gut geeignetes Schüttgut gewählt. Für die Entladung der Wagen gab es keine besonderen Schwierigkeiten. Da aber auf der Entladerampe zwei Gleise nebeneinander verlegt werden sollten, die durch eine Weiche verbunden und wechselweise – ebenfalls über ein Relais geschaltet – benutzt werden mußten, konnte die von der Firma Zeuke hergestellte Entladebrücke wegen Platzmangel nicht verwendet werden. Das bedeutete, selbst eine Entladeeinrichtung zu bauen. Obwohl der Selbstbau der im Handel erhältlichen Entladeeinrichtung sehr ähnlich ist, trat eine geringfügige Schwierigkeit auf, die sich beim Überfahren mit leeren Wagen bemerkbar machte. Die Wagen waren zu leicht und die Feder zum Schlie-

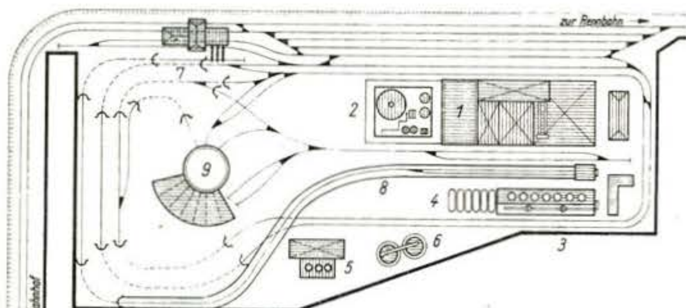


Bild 9 Fabrikanlage mit Gleisplan
1 Produktionsgebäude, 2 Solereinigung, 3 Kalköfen, 4 Rieselkühler, 5 Kraftwerk, 6 Ölbehälter, 7 Kalkwerk, 8 Kalkbahn, 9 Drehscheibe

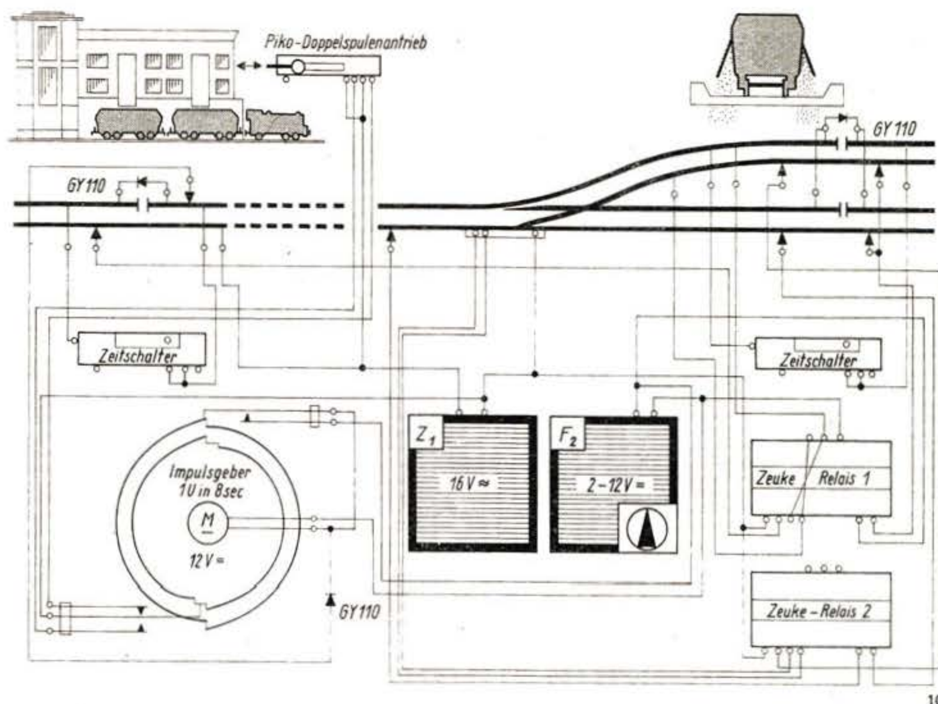


Bild 10 Schaltplan der Anlage

Bild 11 Die Solereinigung, dahinter der Durchgangsbahnhof mit dem Zubringergleis für die Güterbeförderung, rechts als Hochbahn die Kalkbahn; sie führt zur Entladungsanlage hinter den Kalköfen; im Vordergrund links eine Industriebahn in der Spurweite N zur Beförderung von Rohstoffen zum Kalkwerk

ßen der Seitenwände zu stark. Dadurch wurden die Wagen aus den Schienen gehoben und entgleisten. Dieser Umstand konnte nur beseitigt werden durch Herabsetzung der Fahrgeschwindigkeit des Zuges.

Die Schaltung des Zugverkehrs gleicht dem Schaltplan für einen Pendelverkehr. Hierzu benötigt man ein Zeuke-Relais, zwei Zeuke-Zeitschalter, ferner einen Fahrtrafo F2 und einen Trafo Z1 für das Relais. Wie aus dem Schaltplan (Bild 10) hervorgeht, sind mehrere Kontaktschienen notwendig, deren Einbau sich genau nach der Länge des Zuges und der Haltestelle unter den Schurren des Kalkwerks richten muß. Das eine Relais hat die Aufgabe, den Polwechsel vorzunehmen, damit die jeweilige Fahrtrichtung gewährleistet ist. Die Zeitschalter dienen zur Bestimmung und zur Begrenzung der Aufenthaltsdauer unter den Schurren oder auf der Entladerampe. Ursprünglich sollten die Zeitschalter auch den Beladevorgang abgrenzen. Nach der Ladezeitmessung, die genau 4 s betrug, mußte ein anderer Weg gefunden werden, weil die Funktion des Zeitschalters zu ungenau war und die Zeitschalter keine Garantie für eine absolute Zuverlässigkeit gaben. Dies lag in erster Linie an der sehr unterschiedlichen Erwärmung der Bi-Metalle. Wir entwickelten deshalb einen Impulsgeber. Er besteht aus einem kleinen Lok-Motor für 12 V, der mit einem Untersetzungsgetriebe gekuppelt wurde. Das Getriebe nimmt an der Aufnahmeseite 3000 U/min vom Motor auf und gibt an der Ausgangsseite eine Umdrehung in 8 s ab. Auf der Ausgangswelle befestigten wir zwei Nockenscheiben als Impulsgeber. In diese Scheiben wurden, um 180° versetzt, Nocken bzw. Absätze eingefeilt, über die Kontaktfedern gleiten.

Nach einem Impuls der Lok (beim Überfahren der betreffenden Kontaktschiene) wird der Motor des Impulsgebers eingeschaltet, wobei sich beide Scheiben in Bewegung setzen. Auf diese Weise schaltet die große Scheibe nach einer halben Umdrehung mittels der zugehörigen Kontaktfedern den Motor wieder aus. Die kleine Kontaktscheibe betätigt indessen, ebenfalls durch Kontaktfedern, den Steuermechanismus des Lukenschiebers im Kalkwerk über den Piko-Doppelspulenantrieb. Jetzt erst waren wir unabhängig von den Zeitschaltern geworden und erzielten damit auch genaue Öffnungs- und Schließzeiten.

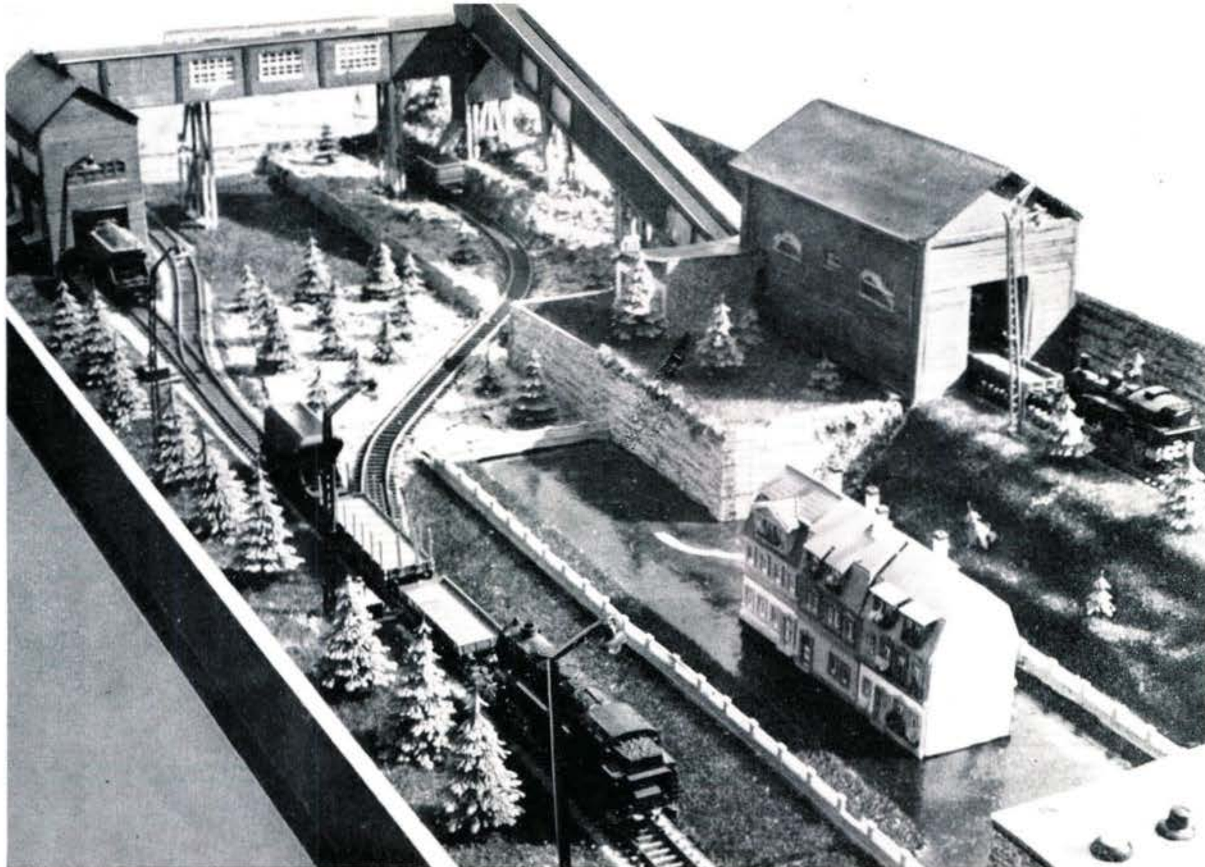
Da nun aber in zwei Richtungen gefahren und dabei jedesmal die betreffende Kontaktschiene überfahren wird, würde zwangsweise der Impulsgeber bei der Hin- und Rückfahrt in Betrieb gesetzt werden. Ein derartiger Schaltvorgang hätte ein unerwünschtes Öffnen der Ladeluken zur Folge gehabt. Um dieses zu vermeiden, bauten wir zwischen dem Motor des Impulsgebers und der Kontaktschiene einen Flächengleichrichter GY 110 ein. Da bekanntlich dieser Flächengleichrichter den Impulsstrom nur nach einer Richtung durchläßt und in umgekehrter Richtung (bei der Rückfahrt) den Stromfluß sperrt, war damit erreicht, daß der Impulsgeber nur dann eingeschaltet wird und der Beladevorgang beginnt, wenn der Zug unter dem Kalkwerk einfährt.

Um eine einwandfreie Funktion der gesamten Arbeitsgänge zu erreichen, mußten die Kontaktschienen an genau festgelegten Stellen eingebaut werden. Da dies wegen der genormten Schienenlänge nicht ohne weiteres möglich war, benutzten wir die von der Firma Zeuke hergestellten Kontaktgarnituren 545/225. Ein Hauptkippschalter auf dem Schaltpult ermöglicht die Inbetriebnahme der Kalkbahn, um unabhängig von der übrigen Modelleisenbahn, die Kalkbahn zeitweise ein- und ausschalten zu können.

Der Versuch, eine Modelleisenbahnanlage mit einem Industriewerk auszustatten, ist gelungen. Die Sodafabrik im Modell bildet heute nicht nur den Mittelpunkt meiner Zimmeranlage, sondern sie gibt auch dem ganzen Komplex eine besonders interessante Note.

11





1

Bild 1 Ausstellungsanlage eines funktionsfähigen H0-Schotterwerks mit Entladeeinrichtung. Das Modell wurde von den Mitgliedern der Arbeitsgemeinschaft 6/25 Thalheim – Arbeitsgruppe Thalheim – in 560 Stunden gebaut; von einem zentralen Schaltpult wird die Anlage ferngesteuert.

Foto: Siegfried Kunze, Jeßnitz



2

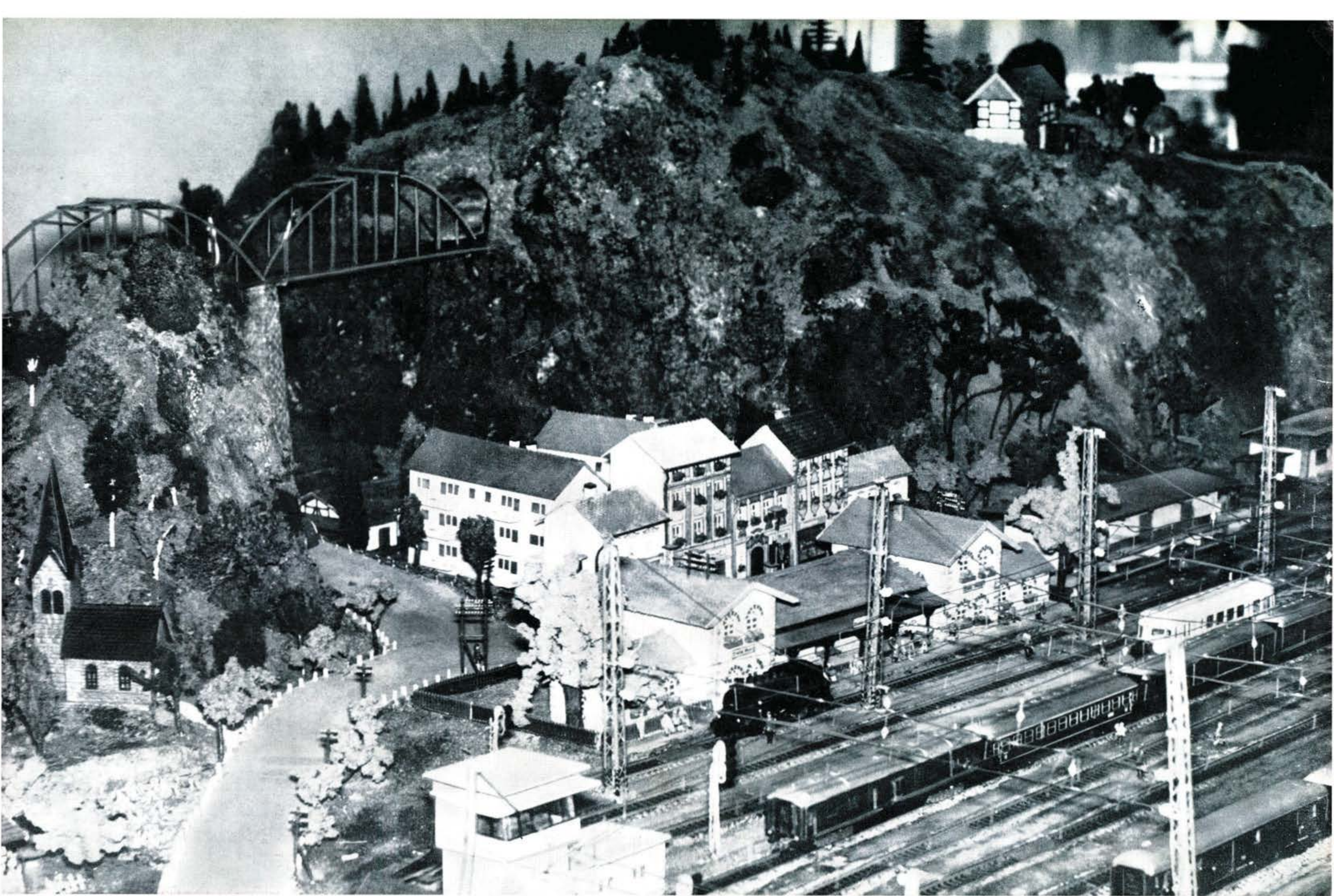
Selbst gebaut



3

Bilder 2 und 3 Für diese beiden zugkräftigen TT-Modelle (Diesellok V 200 und Dampflok 01^5) gab unsere Zeitschrift Herrn Gerhard Knospe den Anreiz zum Selbstbau. Alle Teile sind nach Zeichnung angefertigt. Beide Modelle haben Beleuchtung bzw. Spitzenbeleuchtung. Je eine Achse ist mit einem Haftbelag versehen. Bei der 01^5 sind die Drehgestelle des Tenders und zwei Achsen der Lok zur Stromaufnahme herangezogen. Alle Achsen werden über eine durchgehende Schneckenwelle angetrieben.

Fotos: Gerhard Knospe, Berlin-Friedrichshagen



DER MODELLEISENBAHNER

Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau und alle Freunde der Eisenbahn

1969

18. JAHRGANG

Das Inhaltsverzeichnis umfaßt die Hefte 1 bis 12 des 18. Jahrgangs

Es ist in folgende Sachgebiete eingeteilt:

1. **Wissenswertes von der Eisenbahn**
2. **Für unser Lokarchiv**
3. **Baupläne und Bauanleitungen für Lokomotiven und Triebwagen**
4. **Baupläne und Bauanleitungen für Reisezug- und Güterwagen**
5. **Baupläne und Bauanleitungen für Gebäude und Zubehör**
6. **Modelle: Anlagen, Fahrzeuge, Gebäude, Gleise und Gleispläne, Weichen, Signale und Zubehör**
7. **Elektrotechnik, Normung und Modelltreue**
8. **Basteleien**
9. **Titel- und Rücktitelbilder**
10. **Aus dem DMV und den Arbeitsgemeinschaften**
11. **Verschiedenes**